

**Pedro Tiago Moreira Dias Gouveia**

**Discursos Sobre a Rede Viária Nacional (1836-1852)**

Dissertação realizada no âmbito do Mestrado em História Contemporânea orientada pelo  
Professor Doutor Jorge Fernandes Alves

Faculdade de Letras da Universidade do Porto

Setembro de 2015



# Discursos Sobre a Rede Viária Nacional (1836-1852)

Pedro Tiago Moreira Dias Gouveia

Dissertação realizada no âmbito do Mestrado em História Contemporânea orientada pelo  
Professor Doutor Jorge Fernandes Alves

## Membros do Júri

Professora Doutora Maria da Conceição Meireles Pereira  
Faculdade de Letras – Universidade do Porto

Professora Doutora Elsa Maria Teixeira Pacheco  
Faculdade de Letras – Universidade do Porto

Professor Doutor Jorge Fernandes Alves  
Faculdade de Letras – Universidade do Porto

Classificação obtida:





## Sumário

Agradecimentos .....	6
Resumo .....	7
Abstract.....	8
1. Introdução.....	9
1.1 Objeto de Estudo .....	9
1.2 Estado da Arte .....	14
1.3 Metodologia.....	20
2. As Estradas no Setembrismo .....	22
3. Cabralismo e Viação Pública.....	36
3.1 As Estradas na Primeira Fase Cabralista .....	36
3.2 As Estradas Após a Revolta da Maria da Fonte .....	57
Conclusão .....	70
Referências bibliográficas .....	74
Fontes .....	74
Bibliografia.....	74
Anexos.....	78
Anexo I – Carta de Lei de 7 de abril de 1837.....	79
Anexo II – Lei das Estradas de 26 de julho de 1843 .....	85
Anexo III – Lei de 22 de julho de 1850 .....	94

## **Agradecimentos**

Gostaria de agradecer aos meus pais, aos meus amigos, ao Senhor Professor Doutor Jorge Fernandes Alves pela orientação e a todos os Professores de História Contemporânea da Faculdade de Letras da Universidade do Porto. A todos o meu obrigado.

## Resumo

Após a Revolução Liberal surgiu, em Portugal, um grande interesse no melhoramento das comunicações terrestres. Entre 1836 e 1852 assistiu-se a um aumento da legislação sobre a rede viária, algo que não tinha acontecido até então. Apesar de tudo, esse incremento legislativo não teve o impacto esperado, o que se pode comprovar através da leitura dos *Debates Parlamentares* e da *Legislação Régia*. As poucas estradas existentes à época eram praticamente intransitáveis, especialmente durante os meses de inverno, demorando imenso tempo a serem percorridas, o que causava grandes transtornos à população. O Estado tinha a responsabilidade de construir estradas, em certos casos passava essa incumbência para as companhias privadas, as quais, face à falta de lucros, rapidamente devolviam ao poder público esse encargo. Esta situação contribuiu para o fraco desenvolvimento da rede viária nacional durante este período.

**Palavras-chave:** Estradas; Transportes; Comunicações; Portugal.

## Abstract

After the Liberal Revolution emerged in Portugal, a great interest in the improvement of terrestrial communications. Between 1836 and 1852 there has been an increase of legislation on road network, something that had not happened before. After all, this legislative increment did not have the expected impact, which can be determined by reading the *Parliamentary Debates* and the *Royal Law*. The few existing roads at the time were practically impassable, especially during the winter months, taking a long time to be covered, which caused great inconvenience to the public. The State had a responsibility to build roads, yet in some cases passed this task to private companies, which to the lack of profits, quickly gave back to the government this burden. This contributed to the weak development of the national road network during this period.

**Keywords:** Roads; Transports; Communications; Portugal.

# 1. Introdução

*..., todos queremos estradas porque todos sabemos que sem boas vias de comunicação, todo o país fica estacionário e pobre, sem vida nem movimento comercial, sem indústria agrícola ou fabril, com mercados sempre limitados, com subsistências precárias, e com essa estagnação de géneros que produz aqui a barateza, que obsta à produção e além a carestia que restringe os consumos: todos nós sabemos, que um bom sistema de viação aumenta a capacidade produtiva de um país, as faculdades industriais de seus habitantes, e o valor eficiente de suas riquezas, todos queremos estradas porque todos estamos convencidos que sem elas não é possível acabar esse espírito de localidade que tanto obsta à civilização material e moral do nosso país, porque pelas estradas não só se transportam as mercancias, mas os métodos e processos industriais, todos queremos isto, todos queremos estradas,...*<sup>1</sup>

## 1.1 Objeto de Estudo

As estradas, em Portugal, por volta de meados do século XIX permaneciam em grande atraso relativamente a outros países europeus, sendo descritas como pouco desenvolvidas e chegando mesmo a ser apontadas como primitivas por muitos dos autores que trataram o tema. Estas designações podem, sem dúvida, ser aplicadas a grande parte do território, pois em muitos casos era constituído por caminhos pouco transitáveis, que se encontravam na sua maioria em estado bastante rudimentar (mapa 1). Estes caminhos eram muitas vezes o único elo de ligação das localidades mais isoladas com o mundo exterior.

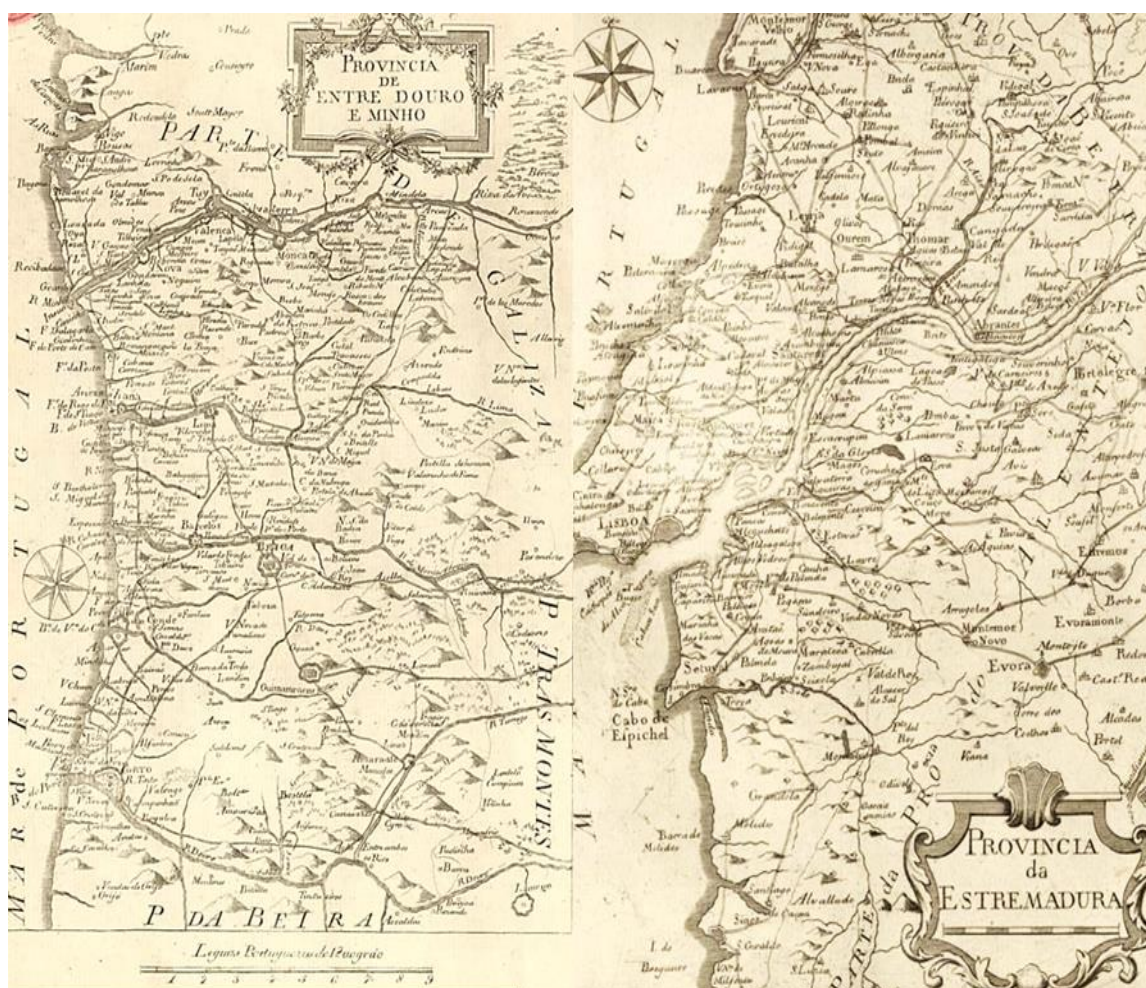
*Daqui resulta que às zonas mais densamente povoadas corresponde necessariamente uma melhor rede vial. Muitas povoações perderam ou ganharam a sua importância devido ao afastamento ou proximidade das estradas de mais intenso movimento*<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Discurso do deputado José Maria Grande. *Diário da Câmara dos Deputados*, 25 de junho de 1839, Ata n.º 113, p. 1127-1128.

A presente transcrição assim todas as outras que se seguirem, serão transcritas de acordo com a ortografia atual.

<sup>2</sup> MATOS, Artur Teodoro de – *Transportes e Comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)*. Ponta Delgada: Universidade dos Açores, 1980. Tese de doutoramento. p. 17.



Mapa 1 – Atlas geográfico das províncias do Reino de Portugal e Algarve, 1843<sup>3</sup>.

Nesta altura as comunicações terrestres eram preteridas em favor do transporte marítimo e fluvial<sup>4</sup>. Era preciso, então, fomentar as ligações em todo o território nacional e as estradas eram o melhor meio para o conseguir, podiam então ser entendidas como um fator de desenvolvimento, isto apesar de já em 1835 existirem propostas para a instalação do caminho-de-ferro em Portugal, que tinham como objetivo essencial substituir as estradas principais, visto o seu traçado ser similar<sup>5</sup> (mapa 2).

<sup>3</sup> CARPINETTI, João Silvério, *Atlas Geográfico das Províncias do Reino de Portugal e Algarve*. [Em linha]. Lisboa: [s.n.], 1843. Folhas 1 e 4. [Consult. 10 set. 2015]. Disponível em WWW: <URL:<http://purl.pt/761>>

<sup>4</sup> SERRÃO, Joel (Direção) – *Transportes*. In *Dicionário da História de Portugal*. Lisboa: [s.n.], 1971. Vol. IV. p. 192.

<sup>5</sup> MATOS, Artur Teodoro de – *Transportes e Comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)*. Ponta Delgada: Universidade dos Açores, 1980. Tese de doutoramento. p. 20.





Mapa 2 – As estradas de ferro [Lisboa a Madrid] propostas por parte da Companhia Inglesa, 1845<sup>6</sup>.

<sup>6</sup> EMSLIE, James A. – As estradas de ferro [Lisboa a Madrid] propostas por parte da Companhia Inglesa. [Em linha]. Lisboa: Lith. da Comp. Inglesa, 1845. [Consult. 10 set. 2015]. Disponível em WWW: <URL:<http://purl.pt/1805>>

Um dos propósitos das estradas seria o de servir e apoiar alguns setores económicos que se instalavam em determinadas regiões do país. As estradas eram, sem dúvida, um importante meio para servir as comunidades regionais e locais. Existiam contudo impedimentos à sua concretização, no caso da região do Douro devido ao terreno ser acidentado constituía um obstáculo à construção de novas vias pois o relevo era sem dúvida um condicionalismo acrescido<sup>7</sup>. Em certas zonas do território atravessar uma propriedade significaria arruinar uma família, o que poderia levar a alguns tumultos advindos da resistência popular, pois a grande maioria da população não estaria disposta a abdicar dos seus terrenos, ainda que daí pudessem advir supostos benefícios. Um outro aspeto a não descurar eram os caminhos da junta que constituíam, à época, marcos importantes da organização territorial, faziam parte de uma realidade geográfica que seria completamente alterada com a construção de novas estradas.

Desde tempos primordiais do nosso território, toda e qualquer iniciativa de fomento estava dependente do Estado, algo que nesta altura também se verificava. Apesar do surgimento de companhias privadas, o Estado continuava a ter de intervir, o que, sem dúvida, traduz uma permanente intervenção do poder público no que diz respeito às estradas. Este período, situa-se em larga escala entre 1836 e 1852, apesar de começar um pouco antes<sup>8</sup>. Quanto ao caminho-de-ferro, existem vários erros na sua conceção sendo o principal o de menosprezar as ligações às estradas, demonstrando que não chega apenas fazer vias de comunicação para promover o desenvolvimento, pressuposto com que tinha sido pensado. Torna-se então claro que as estradas foram novamente secundarizadas, por isso, o impulso reformador no que toca à rede viária nunca foi tão evidente como nos comboios. A rede viária nacional deixou de ser encarada como um eixo primordial de comunicação a partir do momento em que surgiu o transporte ferroviário<sup>9</sup>.

O tema escolhido prende-se então, com o facto de se tratar de um assunto de grande importância que se encontra um pouco esquecido. Esta investigação abrange todo o território nacional e foi feita, em grande parte, recorrendo a documentação de

---

<sup>7</sup> MATOS, Artur Teodoro de – *Transportes e Comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)*. Ponta Delgada: Universidade dos Açores, 1980. Tese de doutoramento. p. 23.

<sup>8</sup> Idem. p. 178.

<sup>9</sup> ALEGRIA, Maria Fernanda – *A Organização dos Transportes em Portugal 1850-1910: as Vias e o Tráfego*. Lisboa: Centro de Estudos Geográficos, 1990. Tese de doutoramento. p. 95.



caráter político e legislativo proveniente do poder central, de modo a aferir a sua influência em todo este processo de transformação onde se procurava dinamizar a economia portuguesa através dos melhoramentos das vias de comunicação <sup>10</sup>. Cronologicamente permitiu identificar nos diferentes períodos governativos, a importância das reformas sobre as estradas e qual a sua influência, ainda que nem sempre muito evidente, nos diversos setores nacionais. Trata-se, como tal, de um período de 16 anos de forma a criar um modelo comparativo e evolutivo, permitindo analisar as causas e consequências das principais medidas legislativas. Para tal recorreu-se à bibliografia existente e a um extenso corpus documental, previamente definidos.

#### Objetivos gerais

- Definir se as principais medidas legislativas sobre o tema permitiram um avanço económico do país.
- Identificar em que medida, as reformas das estradas foram, ou não um catalisador bem sucedido.

#### Objetivos específicos

- Identificar a legislação produzida sobre o tema e analisar as suas consequências práticas.
- Verificar se esta legislação se integrava numa estratégia global do estado para o desenvolvimento económico do país,
- Identificar um discurso político em torno do tema.
- Definir os agentes políticos e económicos envolvidos nas etapas deste processo.
- Aferir estado geral da rede viária em cronologias distintas.
- Avaliar a divergência ou convergência entre o poder central e os poderes locais sobre o assunto.

As estradas são, portanto, um meio para a civilização e tendem teoricamente a proporcionar uma evolução conjuntural. O estado de conservação das linhas rodoviárias

---

<sup>10</sup> MATOS, Artur Teodoro de – *Transportes e Comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)*. Ponta Delgada: Universidade dos Açores, 1980. Tese de doutoramento. p. 19.

do Portugal de então, constitui um espelho da situação construtiva dos seus setores. Esta condição de subdesenvolvimento era claramente visível e para tal contribuíram todas as assimetrias regionais internas aumentando assim o atraso estrutural em relação aos restantes países europeus<sup>11</sup>.

## 1.2 Estado da Arte

O estudo da rede viária nacional na cronologia em análise não se encontra muito desenvolvido, constituindo um assunto demasiado relevante, para ser ignorado. Este é um tema com inúmeras possibilidades e apesar de não incidir sobre um novo assunto ainda não são muitos os estudos sobre o mesmo. Os trabalhos existentes centram-se maioritariamente na época posterior, sobretudo com um grande enfoque nos transportes, dos quais se destaca o caminho-de-ferro. As obras que compõem o estado da arte, são de carácter geral ou específico sobre o tema em análise. Dentro destas procedeu-se a uma seleção daquelas que eram mais pertinentes para a execução do trabalho, que ajudassem a uma melhor compreensão da conjuntura económica, social, política e que permitissem constatar a condição em que se encontravam as estradas nacionais em meados do século XIX.

Quanto à bibliografia geral começou-se por consultar o *Dicionário da História de Portugal*<sup>12</sup>, nomeadamente o tópico referente aos transportes, onde é descrito o estado das vias de comunicação e transportes antes do século XIX até 1930. Tratava-se de uma rede de comunicações terrestres muito limitada<sup>13</sup>, razão pela qual era dada primazia às vias marítimas e fluviais, desempenhando estas últimas um papel de vital importância no acesso ao interior<sup>14</sup>. São também referidos vários escritores, tanto estrangeiros<sup>15</sup> como nacionais<sup>16</sup> anteriores e contemporâneos à época, que se

---

<sup>11</sup> PEREIRA, Hugo José Silveira da Silva – *Caminhos-de-Ferro nos Debates Parlamentares (1845-1860)*. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2008. Dissertação de mestrado. p. 29.

<sup>12</sup> SERRÃO, Joel (Direção) – Transportes. *Dicionário da História de Portugal*. Lisboa: [s.n.], 1971. Vol. IV. p. 192-206.

<sup>13</sup> Idem. p. 192.

<sup>14</sup> Idem. p. 194.

<sup>15</sup> Idem. p. 198.

<sup>16</sup> Idem. p. 201-205.

debruçaram sobre o tema. Dos autores estrangeiros referidos, destaca-se Link<sup>17</sup> e Balbi<sup>18</sup> que no final do século XVIII, início XIX, escreveram sobre a rede rodoviária nacional, a qual classificavam como incipiente e em alguns casos como inexistente, o que terá, certamente contribuído para a imagem de Portugal no resto da Europa, como um país de parcas infraestruturas. Estes dois escritores são posteriormente citados pela maioria dos autores que aborda o tema das estradas.

Um dos mais completos estudos sobre este assunto, para o período em questão, é sem dúvida a obra *Transportes e Comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)* de Artur Teodoro de Matos<sup>19</sup>. Na primeira parte o autor fala das vias de comunicação, nomeadamente sobre a rede viária, fluvial, portos e cabotagem, sendo descritas as estruturas existentes na altura, o seu estado de conservação, as companhias criadas para as construir e técnicas de construção. Na segunda parte fala dos transportes, terrestres, fluviais, marítimos, dados sobre os correios, telégrafo e uma breve referência aos pombos correio. Neste trabalho encontram-se também importantes mapas e documentos. Além do território continental, a área abrangida, contempla também os territórios insulares dos Açores e da Madeira.

Manuel Villaverde Cabral em *O Desenvolvimento do Capitalismo em Portugal no século XIX*<sup>20</sup>, avança com inúmeras informações sobre a rede viária referindo que foi durante a primeira passagem de Costa Cabral pelo poder que assistimos “ao lançamento das primeiras grandes obras públicas”<sup>21</sup> e chamando a atenção de “que as grandes companhias então constituídas tinham um carácter altamente especulativo”<sup>22</sup>. São fornecidas também informações de carácter mais técnico sobre os quilómetros de estradas construídos entre 1852 e o final de 1869, o número de trabalhadores

---

<sup>17</sup> LINK, Heinrich Friedrich – *Voyage en Portugal, Depuis 1797, Jusqu'en 1799. Suivi d'un essai sur le commerce du Portugal*. Paris: Levrauet, Scholle, 1803-1805.

<sup>18</sup> BALBI, Adrien – *Essai Statistique sur le Royaume de Portugal et d'Algarve compare aux autres Etats d'Europe*. Paris: Chez Rey et Gravier, 1822.

<sup>19</sup> MATOS, Artur Teodoro de – *Transportes e Comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)*. Ponta Delgada: Universidade dos Açores, 1980. Tese de doutoramento.

<sup>20</sup> CABRAL, Manuel Villaverde – *O Desenvolvimento do Capitalismo em Portugal no século XIX*. 3ª ed. Lisboa: A regra do Jogo, 1981.

<sup>21</sup> Idem. p. 129.

<sup>22</sup> Idem. p. 130.

empregados nas obras de construção e já de manutenção, ficamos também a saber que grande parte dos gastos com salários ia para estes trabalhadores<sup>23</sup>.

Magda Pinheiro que também se dedica à questão dos transportes fez a sua tese de doutoramento<sup>24</sup> sobre os caminhos-de-ferro, tem igualmente escritos vários artigos dos quais se destaca *Investimentos estrangeiros, política financeira e caminhos-de-ferro em Portugal na segunda metade do século XIX*<sup>25</sup> em que é feita referência ao “falhanço da política financeira cabralina”<sup>26</sup>. Num outro artigo intitulado *A construção dos caminhos de ferro e a encomenda de produtos industriais em Portugal (1855-90)*<sup>27</sup> é feita alusão ao trabalho de mulheres e crianças nas estradas durante o Cabralismo<sup>28</sup>. Embora estes dois artigos se reportem aos caminhos-de-ferro e na sua quase totalidade, a um período posterior ao do tema em estudo, têm alguns elementos que interessam ao mesmo.

Um outro contributo é o de David Justino no seu livro *A Formação do Espaço Nacional: Portugal 1810-1913*<sup>29</sup> onde dedica um subcapítulo aos transportes<sup>30</sup>.

Na tese de doutoramento de Maria Fernanda Alegria, intitulada *A Organização dos Transportes em Portugal 1850-1910: as Vias e o Tráfego*<sup>31</sup>, pode-se encontrar vasta informação relacionada com vias de comunicação e transportes no nosso país, dando mais ênfase ao caminho-de-ferro. Embora o período em análise seja igualmente, como noutros estudos referidos anteriormente, na sua maioria, posterior ao deste trabalho é sempre possível encontrar dados que interessem ao mesmo, chegando mesmo a abordar legislação referente às estradas. A obra divide-se em duas partes, sendo a 1ª a que mais

---

<sup>23</sup> Idem. p. 189-192.

<sup>24</sup> PINHEIRO, Magda – *Chemins de fer, structure financière de l'État et dépendance extérieure au Portugal: 1850-1890*. [S.l.]: [s.n.], 1986. Tese de doutoramento.

<sup>25</sup> PINHEIRO, Magda – Investimentos estrangeiros, política financeira e caminhos-de-ferro em Portugal na segunda metade do século XIX. *Análise Social*. Lisboa: Gabinete de Investigações Sociais. Vol. 15, n.º 58 (1979 – 2º), p. 265-286. ISSN 0003-2573.

<sup>26</sup> Idem. p. 266.

<sup>27</sup> PINHEIRO, Magda – A construção dos caminhos de ferro e a encomenda de produtos industriais em Portugal (1855-90). *Análise Social*. Lisboa: Gabinete de Investigações Sociais. Vol. 24, n.ºs 2-3 (1988), p. 745-767. ISSN 0003-2573

<sup>28</sup> Idem. p. 758.

<sup>29</sup> JUSTINO, David – *A Formação do Espaço Nacional: Portugal 1810- 1913*. Lisboa: Vega, 1988. Vol. I.

<sup>30</sup> Idem. p. 172-197.

<sup>31</sup> ALEGRIA, Maria Fernanda – *A Organização dos Transportes em Portugal 1850-1910: as Vias e o Tráfego*. Lisboa: Centro de Estudos Geográficos, 1990. Tese de doutoramento.

interessa a este trabalho, mais especificamente os dois primeiros capítulos. O 1.º capítulo<sup>32</sup> refere-se essencialmente às questões sobre transportes antes dos caminhos-de-ferro, já no 2.º capítulo<sup>33</sup> são abordadas questões sobre a rede de estradas, sobretudo o seu desenvolvimento.

No que diz respeito a bibliografia mais técnica destaca-se a *História da Engenharia em Portugal* de Franklin Guerra<sup>34</sup> onde é possível obter informação sobre a evolução da engenharia em Portugal, desde a idade média até aos nossos dias. Na obra *Fontes Pereira de Melo* de Maria Filomena Mónica<sup>35</sup> são demonstradas algumas das políticas que Fontes Pereira de Melo tomou para atingir os seus objetivos no que se refere ao desenvolvimento nacional<sup>36</sup>. Para Fontes não importava o défice, o território nacional só se desenvolveria com as vias de comunicação, podendo assim “concorrer para a prosperidade do país”<sup>37</sup>.

Para além dos trabalhos citados, uma outra autora que aborda o tema na sua tese de doutoramento, *Alteração das acessibilidades e dinâmicas territoriais na região norte: expectativas e intervenções resultantes*, é Elsa Pacheco<sup>38</sup>. Nesta tese é facultada diversa informação sobre as vias de comunicação existentes na região norte entre a segunda metade do século XVIII e os nossos dias. Encontram-se variados dados relativos ao período em análise. Para além da sua tese, Elsa Pacheco tem outros artigos relacionados com esta temática, entre os quais *As Distâncias em Áreas de Baixa Densidade de Ocupação Territorial*<sup>39</sup>.

Das obras gerais sobre a História de Portugal destaca-se a *Nova História de Portugal* dirigida por Joel Serrão e A. H. de Oliveira Marques nomeadamente o volume

---

<sup>32</sup> Idem. p. 31-94.

<sup>33</sup> Idem. p. 95-164.

<sup>34</sup> GUERRA, Franklin – *História da Engenharia em Portugal*. Porto: Litogaia.1995. ISBN 0034-546-56578A

<sup>35</sup> MÓNICA, Maria Filomena – *Fontes Pereira de Melo*. 1ª ed. Porto: Edições Afrontamento, 1999. ISBN 972-36-0476-0.

<sup>36</sup> Idem. p. 27-57.

<sup>37</sup> Idem. p. 36.

<sup>38</sup> PACHECO, Elsa – *Alteração das acessibilidades e dinâmicas territoriais na Região Norte: expectativas, intervenções e resultantes*. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, GEDES, 2001. Tese de doutoramento.

<sup>39</sup> PACHECO, Elsa – Distâncias em Áreas de Baixa Densidade de Ocupação Territorial. *Revista da Faculdade de Letras – Geografia*. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 1ª série, Vol. XIX, (2003), p. 173-179.

IX intitulado *Portugal e a Instauração do Liberalismo*<sup>40</sup>, onde foram lidos os subcapítulos<sup>41</sup> relativos aos transportes e vias de comunicação, assim como o capítulo XI<sup>42</sup>. Consultou-se ainda o volume X *Portugal e a Regeneração*<sup>43</sup>, especificamente os subcapítulos<sup>44</sup> alusivos ao tema e também o capítulo X<sup>45</sup>. Esta leitura permitiu aferir de um modo muito geral o estado das infraestruturas e transportes, o que havia sido feito ou do que ainda estava por fazer à época.

Um outro título que fala concretamente sobre estradas é a obra *As Estradas em Portugal: Memória e História* coordenada por Amélia Aguiar Andrade<sup>46</sup>, composta por três volumes, onde no primeiro volume encontra-se um inventário sobre a documentação do arquivo do Ministério das Obras Públicas e documentação produzida pelas instituições que antes tinham a seu cargo a área das obras públicas.

#### *Fundos Inventariados*

##### *A) Anteriores à criação do Ministério das Obras Públicas*

- *Ministério do Reino*
- *Inspeção Geral das Obras Públicas*
- *Inspeção das Obras Públicas da Divisão Centro*
- *Repartição Fiscal das Obras Públicas*

##### *B) Posteriores à criação do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria (1852)*

---

<sup>40</sup> MARQUES, A. H. de Oliveira (Coordenação) – Portugal e a Instauração do Liberalismo. SERRÃO, Joel; MARQUES, A. H. Oliveira (Direção) – *Nova História de Portugal*. Lisboa: Editorial Presença. 2002. ISBN 972-23-2922-7. Vol. IX.

<sup>41</sup> Idem. p. 71-78 e 139-144.

<sup>42</sup> Idem. p. 544-620.

<sup>43</sup> SOUSA, Fernando; MARQUES, A. H. de Oliveira (Coordenação) – Portugal e a Regeneração. SERRÃO, Joel; MARQUES, A. H. Oliveira (Direção) – *Nova História de Portugal*. Lisboa: Editorial Presença. 2004. ISBN 972-23-3257-0. Vol. X.

<sup>44</sup> Idem. p. 97-105.

<sup>45</sup> Idem. p. 467-524.

<sup>46</sup> MELO, Maria Filomena Borja de; MARTINS, Sofia Lucas; ANDRADE, Amélia Aguiar (coordenação) – *As Estradas em Portugal: Memória e História*. Lisboa: Centro rodoviário português. 2002. 3 vols. ISBN 972-98649-4-2; 972-98649-6-9; 972-98649-7-7.

- *Gabinete do Ministro*
- *Conselho de Obras Públicas e Minas*
- *Conselho Superior de Obras Públicas*
- *Conselho Superior de Obras Públicas e Minas*
- *Ministério das Obras Públicas Comércio e Indústria – Repartição Central*
- *Secretaria Geral*
- *Direção Geral de Obras Públicas – Repartição Central*
- *Direção Geral de Obras Públicas – Repartição Técnica*
- *Direção Geral de Obras Públicas e Minas – Repartição de Obras Públicas*
- *Direção de Obras Públicas do Distrito de Lisboa*
- *Direção Geral do Comércio e Indústria – Sociedades Anónimas Portuguesas*
- *Coleção de Desenhos e Cartas*
- *Coleção de Processos Individuais de Funcionários*<sup>47</sup>

No segundo volume encontra-se bibliografia sobre estradas, centrando-se maioritariamente nas vias romanas e medievais, em geral a um nível mais regional. Finalmente o terceiro volume é apresentado um inventário de toda a legislação sobre estradas entre 1910 e 1933.

Mais recente é a dissertação de mestrado, *Caminhos-de-Ferro nos Debates Parlamentares (1845-1860)*, de Hugo José Silveira da Silva Pereira<sup>48</sup>. Neste estudo o autor dá a conhecer, para além dos debates parlamentares e dos projetos que levaram à implementação do caminho-de-ferro no território nacional, aspetos relacionados com a rede viária, assim como o Portugal do século XIX (1822-1860) ao nível dos diversos setores da economia nacional.

---

<sup>47</sup> MELO, Maria Filomena Borja de; MARTINS, Sofia Lucas; ANDRADE, Amélia Aguiar (coordenação) – *As Estradas em Portugal: Memória e História*. Lisboa: Centro rodoviário português. 2002. p. 28-29. ISBN 972-98649-4-2. Vol. I.

<sup>48</sup> PEREIRA, Hugo José Silveira da Silva – *Caminhos-de-Ferro nos Debates Parlamentares (1845-1860)*. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2008. Dissertação de mestrado.

### 1.3 Metodologia

Após a escolha do tema e do levantamento de bibliografia geral e específica sobre o mesmo, o que acabou por se consubstanciar no estado da arte, realizou-se também um levantamento e consulta das fontes. A primeira consulta foi feita recorrendo ao formato digital disponibilizado no endereço eletrónico dos *Debates Parlamentares*<sup>49</sup>. A opção pelos *Debates Parlamentares* visou examinar todo o processo de formulação da legislação. Depois de escolhida a Câmara, fez-se a consulta recorrendo ao motor de busca, onde se efetuou a pesquisa através de palavras-chave: estradas; caminhos; pontes; transportes; vias; comunicações; etc. Estas palavras-chave foram usadas tanto no plural como no singular, existindo muitas vezes diferentes resultados de pesquisa. Em certos momentos existiu alguma morosidade na consulta dos *Debates Parlamentares*, pelo motivo da existência de um grande número de Câmaras. No período Setembrista procedeu-se à consulta de 4 Câmaras, designadamente as Cortes Gerais e Extraordinárias da Nação Portuguesa, a Câmara dos Pares do Reino, a Câmara dos Senadores e por fim a Câmara dos Deputados da Nação Portuguesa. Esta última, assim como a igualmente referida, Câmara dos Pares do Reino, foram também alvo de consulta para os anos posteriores, nomeadamente da governação de Costa Cabral até à Regeneração. Quanto à consulta da legislação, esta foi feita no endereço eletrónico da *Legislação Régia*<sup>50</sup> onde, tal como nos *Debates Parlamentares*, se utilizou o motor de busca para realizar a pesquisa através do uso de palavras-chave, mais concretamente as mesmas que foram utilizadas anteriormente. Esta consulta teve como principal objetivo analisar a legislação: as suas características e principais implicações práticas. Quanto à *Revista Universal Lisbonense*, a sua consulta foi feita através do endereço eletrónico da Hemeroteca Digital<sup>51</sup>. Esta é uma publicação que dedicava inúmeros artigos às estradas, donde é possível avaliar a opinião de membros pertencentes à alta sociedade, assim como a sua perceção em todo este processo. Uma outra fonte consultada foi o *Periódico dos Pobres no Porto*<sup>52</sup>. Este jornal como o próprio nome indica, era uma publicação que pretendia chegar a todas as classes sociais, sendo por isso possível aferir o sentimento

---

<sup>49</sup> *Debates Parlamentares*. [Em linha]. Lisboa: Imprensa Nacional. 1836- 1852. [Consult. 15 mar. 2015]. Disponível em WWW: <URL:<http://debates.parlamento.pt/?pid=r3>>

<sup>50</sup> *Colecção Oficial de Legislação Portuguesa*. [Em linha]. Lisboa: Imprensa Nacional. 1836- 1852. [Consult. 7 jun. 2015]. Disponível em WWW: <URL:<http://legislacaoregia.parlamento.pt/>>

<sup>51</sup> *Revista Universal Lisbonense*. [Em linha]. Lisboa: Imprensa Nacional, 1841-1852. [Consult. 10 nov. 2014]. Disponível em WWW: <URL:<http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/OBRAS/RUL/RUL.htm>>

<sup>52</sup> *Periódico dos Pobres no Porto*. Porto: Imprensa na rua dos Lavadouros, 1834-1852.



popular. Dedicava também artigos ao tema das estradas, sobretudo “documentos oficiais” que fossem no seu entender de “utilidade pública”<sup>53</sup>. Ao contrário das fontes anteriores a sua consulta foi feita recorrendo ao formato físico disponível na Biblioteca Municipal do Porto. Por fim a consulta e recolha dos mapas foi feita através do endereço eletrónico da Biblioteca Nacional de Portugal<sup>54</sup>. Tirando a morosidade dos *Debates Parlamentares*, as restantes fontes não apresentaram dificuldades de maior.

Tratava-se, portanto, de um extenso corpus documental e como tal era necessário fazer o seu cruzamento. O passo seguinte foi, então, o de proceder a uma análise da informação, referente a todo o processo que levou à criação da legislação sobre a rede viária nacional entre 1836 e 1852, assim como proceder à análise da mesma.

Todas estas questões práticas, que pressupuseram uma tomada de variadas opções de cariz metodológico, terminaram com a redação inicial do trabalho, após a qual se fizeram as escolhas de natureza formal que deram origem à versão final da dissertação de mestrado.

---

<sup>53</sup> Idem. 15 de janeiro de 1834, n.º 1, p. 1.

<sup>54</sup> Biblioteca Nacional de Portugal [Em linha]. Lisboa: [Consult. 10 set. 2015]. Disponível em WWW: <URL:<http://www.bnportugal.pt>>

## 2. As Estradas no Setembrismo

*As obras de construção e melhoramento das vias de transporte terrestre eram executadas quer diretamente — através de órgãos da administração central ou regional — quer por empresas particulares, fiscalizadas por agentes do Governo e mediante contratos. Num caso como no outro, os direitos de exploração da estrada ou ponte (obtidos através da cobrança de barreiras e portagens, estabelecimento de diligências, etc.) pertenceriam à entidade construtora nos termos regulamentados ou consignados na escritura do contrato. Muito excecionalmente entidades particulares, nomeadamente congregações religiosas, associações, construíam ou reparavam estradas e pontes nos limites das suas propriedades.*

*A execução das obras do Estado por empresas particulares era o sistema sempre preferido, por mais simples e económico. Contudo, a falta de concorrentes nacionais e estrangeiros ou as condições especulativas destes obrigavam o governo, em muitos casos, a tomar sobre si a realização dos empreendimentos<sup>55</sup>.*

Nos séculos anteriores ao século XIX é por demais evidente a quase total ausência de legislação sobre estradas, situação também presente no primeiro quartel desse século. De qualquer maneira é clara a sua existência, ainda que remetendo-se apenas a questões esporádicas, sem efeitos práticos na maioria dos casos. É possível então encontrar, ao nível dos *Debates Parlamentares* opiniões convergentes e divergentes sobre o modo de execução e requalificação da então, considerada incipiente, rede viária nacional. Claro está, que para tal contribuíram em muito as convicções de muitos deputados e pares que representavam alguns interesses, nomeadamente monopólios privados, amplamente interessados em contratos vantajosos<sup>56</sup>.

*O triunfo definitivo do liberalismo em 1834 trouxe ao país um incremento neste setor e que de imediato se traduzirá na criação de estruturas que o dinamizem. Ainda em 19 de dezembro desse ano, o governo é autorizado a promover todas as diligências*

---

<sup>55</sup> MATOS, Artur Teodoro de – *Transportes e Comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)*. Ponta Delgada: Universidade dos Açores, 1980. Tese de doutoramento. p. 178.

<sup>56</sup> CABRAL, Manuel Villaverde – *O Desenvolvimento do Capitalismo em Portugal no século XIX*. 3ª ed. Ver. Lisboa: A regra do Jogo, 1981. p. 130-131.

*de interesse público, principalmente as de melhoramentos de estradas “podendo interessar-se até dez por cento naquelas que julgar mais conveniente”<sup>57</sup>.*

Logo após a Lei de 19 de dezembro de 1834, no início do ano seguinte, durante a sessão de 17 de fevereiro, o deputado Macário de Castro aproveitando a presença do Ministro da Fazenda, refere que “Na Gazeta do Governo foi feito um convite aos diferentes negociantes, que” quisessem “entrar numa associação, para melhorar e tornar mais transitável a estrada entre Lisboa e Coimbra”<sup>58</sup>, continua defendendo que o meio para melhor construir e renovar as estradas era recorrendo às associações particulares, seguidamente enumera todos os benefícios dessa aliança e todas as vantagens de uma rede viária desenvolvida. Na intervenção subsequente do deputado Manuel Gonçalves de Miranda é defendida a criação por parte do Governo de “uma comissão de engenheiros” que procedesse à elaboração dos traçados das estradas, para assim otimizar todo o processo que leva à construção das mesmas<sup>59</sup>. Propõe também “Que o Governo seja convidado a nomear uma Comissão para tratar do plano geral de estradas do Reino, fazendo para esse efeito sair os Engenheiros necessários. Devendo ter em vista primeiro que tudo a estrada para o Porto”<sup>60</sup>. No mês seguinte, surge então a Comissão dos Melhoramentos de Comunicação Interior, que teria um papel meramente “consultivo”<sup>61</sup>, tendo como função “elaborar um plano de transportes que envolvesse os diversos modos, devendo também propor as dimensões para cada classe das estradas classificadas”<sup>62</sup>.

Três dias depois tanto Leonel Tavares como Macário de Castro, já anteriormente referido, defendem que as estradas deveriam ser feitas à custa de companhias privadas, referidas como associações, pois o Governo não dispunha de fundos suficientes para concluir todas as obras, algo que a administração de então via com bom agrado<sup>63</sup>, de modo a acudir o mais célere possível à reparação das estradas, que no entender do

---

<sup>57</sup> MATOS, Artur Teodoro de – *Transportes e Comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)*. Ponta Delgada: Universidade dos Açores, 1980. Tese de doutoramento. p. 38.

<sup>58</sup> *Diário da Câmara dos Deputados*, 17 de fevereiro de 1835, Ata n.º 24, p. 322-323.

<sup>59</sup> Idem. p. 323.

<sup>60</sup> Idem. p. 324.

<sup>61</sup> MATOS, Artur Teodoro de – *Transportes e Comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)*. Ponta Delgada: Universidade dos Açores, 1980. Tese de doutoramento. p. 38.

<sup>62</sup> PACHECO, Elsa – *Alteração das acessibilidades e dinâmicas territoriais na Região Norte: expectativas, intervenções e resultantes*. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, GEDES, 2001. Tese de doutoramento. p. 99.

<sup>63</sup> *Diário da Câmara dos Deputados*, 26 de fevereiro de 1835, Ata n.º 32, p. 426.

Ministro do Reino se encontravam “intransitáveis”<sup>64</sup>. A 8 de abril de 1835 Macário de Castro, sustenta ainda, que a construção de estradas não seja feita “por uma só companhia, porque isso” seria na sua opinião “um estado num estado”. Já o Ministro do Reino indica a linha de ação do Governo para a rede viária referindo aonde seriam feitas as primeiras intervenções e consequente elaboração de um “plano geral”<sup>65</sup>. Nessa mesma data surge uma proposta de um projeto de lei em que o Governo ficaria autorizado entre outras medidas a:

*5.º Contratar com empreendedores nacionais, ou estrangeiros sobre construção de estradas, abertura de canais, estabelecimento de diligências, e outras semelhantes empresas de conhecida utilidade pública, prescrevendo as quantias que no ato do trânsito devem pagar os viajantes, e os diversos transportes.*

*6.º Levantar fundos suficientes com destino exclusivo, não só para as indemnizações prévias, quando o bem público legalmente verificado exigir a expropriação na forma da Carta Constitucional art. 145. §. 21, mas também para obras de transcendente interesse público estes dinheiros não poderão ter alguma outra aplicação, e das novas obras sairão os meios de pagar os juros, e amortização do capital, podendo no entanto ser aplicada a esse fim, uma parte da quantia destinada no orçamento para obras públicas, a qual não poderá contudo exceder a cem contos de réis, nem o termo de vinte anos, bem como o juro não poderá ser maior de quatro por cento ao par*<sup>66</sup>.

*Com efeito, em 13 de maio de 1835, é entregue à comissão de melhoramentos uma proposta para a abertura das estradas de Lisboa a Sintra, ao Porto e a Elvas, assinada pelo tenente-coronel De Claranges Lucotte, como representante de uma companhia de capitalistas estrangeiros...*<sup>67</sup>

No início do ano de 1836, são então enviadas, pelo Governo, à Comissão do Comércio e Artes, “as propostas do tenente-coronel Lucotte”, entretanto feitas ao executivo, para a construção das principais obras viárias<sup>68</sup>. Depois de as propostas

---

<sup>64</sup> Idem. p. 427.

<sup>65</sup> *Diário da Câmara dos Deputados*, 8 de abril de 1835, Ata n.º 60, p. 775.

<sup>66</sup> Idem. p. 774.

<sup>67</sup> MATOS, Artur Teodoro de – *Transportes e Comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)*. Ponta Delgada: Universidade dos Açores, 1980. Tese de doutoramento. p. 39.

<sup>68</sup> *Diário da Câmara dos Deputados*, 21 de janeiro de 1836, Ata n.º 16, p. 144.

serem analisadas pela Comissão esta entendeu “que o melhoramento das nossas comunicações internas” era essencial para a prosperidade nacional, apresentando para tal um projeto de decreto de lei<sup>69</sup>.

A 27 de fevereiro já na Câmara dos Pares e depois do projeto de decreto de lei ter sido enviado à Comissão de Administração, é lido o parecer da Comissão. Seguidamente passou-se à sua discussão. É defendida a importância da lei e que os direitos de barreira seriam insuficientes para executar os seus propósitos. Era também defendido que se deveria dar mais autonomia às instituições locais e regionais, para assim, tomarem decisões com mais rapidez e certamente na opinião do orador, o Visconde do Banho, mais empenhadas e frutíferas.

*..., todos nós sabemos que estradas não há em Portugal, à exceção da estrada de Coimbra, que foi majestosa até ao ano de 1804, e 1805, e algumas poucas léguas juntas ao Douro na proximidade de Lamego: o mais tudo são caminhos feitos pelas enxurradas, e depois aperfeiçoados pela passagem de rebanhos, e de almocreves, sem nunca picaretas, e Engenheiros terem visto*<sup>70</sup>.

Opinião contra a qual se mostra o Ministro dos Negócios do Reino defendendo que a nível regional e local não existiriam competências suficientes que pudessem levar à execução de tão audaciosos trabalhos, situação que no futuro poderia mudar, mas não nesta altura, este era o tempo do poder central chamar a si, as rédeas desta singular empreitada.

*Pequenas obras em Portugal são de grande monta pela falta de meios, o que não acontece em Inglaterra, ou França; ali tudo é grande, ou pequeno na proporção dos meios; uma ponte em Sacavém, ou no Douro, seria coisa indiferente em Inglaterra, mas de grande monta para Portugal; numa palavra obras que em qualquer país adiantado seriam olhadas com indiferença, são, para assim dizer, o nosso Colosso de Rodas*<sup>71</sup>.

Apesar de discordarem nos meios, ambos concordavam quanto ao papel essencial que as estradas iriam desempenhar no claro progresso do país, “cuja importância é da maior transcendência para a felicidade, prosperidade, e riqueza da

---

<sup>69</sup> *Diário da Câmara dos Deputados*, 1 de fevereiro de 1836, Ata n.º 24, p. 303-304.

<sup>70</sup> *Diário da Câmara dos Pares*, 27 de fevereiro de 1836, Ata n.º 38, p. 306.

<sup>71</sup> *Idem*. p. 306-307.

Nação” e, podendo assim “fazer desaparecer todos os inconvenientes das distâncias”<sup>72</sup>. Seguiram-se outras intervenções como a do Sr. Miranda, do Sr. Visconde de Vilarinho de São Romão e do Sr. Freire, os dois últimos pertencentes à Comissão de Administração, que no geral, apesar de também discordarem nos meios, eram a favor. Para o Sr. Freire este projeto trata-se “só de ver se por um meio qualquer, já individual, já por Companhias, se pode dar começo a estas empresas”<sup>73</sup>. No seu entender o Governo teria de desempenhar um papel pioneiro para se conseguir alguma evolução no que à rede viária se refere<sup>74</sup>. Depois da votação favorável, nesta Câmara, o projeto do decreto de lei sobre as estradas é aprovado a 5 de março de 1836<sup>75</sup>.

Os artigos mais relevantes desta Carta de Lei eram os iniciais.

*Artigo 1.º Fica autorizado o Governo para contratar com quaisquer indivíduos, ou Companhias Nacionais, ou Estrangeiras, sobre a abertura de novas Estradas, e renovação, e concertos das já existentes, em qualquer parte do território Português; bem como sobre construção de Pontes, estabelecimento de Diligências, e quaisquer outras obras ou empresas de interesse público.*

*Artigo 2.º Fica o Governo igualmente autorizado para estipular direitos de Barreira, e outros impostos, privilégios, e isenções, que forem indispensáveis para levar a efeito as referidas obras ou empresas.*

A 6 de abril foi lida uma proposta da Sociedade Lucotte sobre o “Contrato para a construção da Estrada de Lisboa ao Porto, e ramificações, assim como a construção de Pontes em Sacavém, e no Douro”<sup>76</sup>. O consenso geral foi de que era necessário mais pormenores para poder levar avante a obra<sup>77</sup>.

*Enfim esta matéria não é para se tratar assim de repente, a Comissão precisa de muitos esclarecimentos, e de emendar o Projeto de maneira que não envergonhe esta Câmara, e a Nação: é necessário tempo e muito tempo, e quando chegar o dia da*

---

<sup>72</sup> Idem. p. 308.

<sup>73</sup> Idem. p. 308-309.

<sup>74</sup> Idem. p. 310.

<sup>75</sup> Carta de Lei de 5 de março de 1836.

<sup>76</sup> *Diário da Câmara dos Pares*, 6 de abril de 1836, Ata n.º 61, p. 585-586.

<sup>77</sup> Idem. p. 586.

*discussão, ver-se-á como está falho e deficiente este singular Contrato, em quase todos os seus artigos*<sup>78</sup>.

Posteriormente “...são criadas três divisões das Obras Públicas — Norte, Centro e Sul — subordinadas diretamente ao Ministro e Secretário de Estado dos Negócios do Reino”...<sup>79</sup>

Por causa da Revolução de Setembro, passamos por um período de transição e o contrato com De Claranges Lucotte não é aprovado<sup>80</sup>. Através da Portaria de 13 de outubro 1836 é aberto novo concurso “para a feitura da Estrada que de Lisboa se dirige ao Porto; das Pontes de Sacavém e Douro; e estabelecimento da Diligência”. A 31 de janeiro de 1837 é lido nas Cortes a proposta de contrato e suas alterações. Contrato este, mais uma vez, feito com a mesma companhia<sup>81</sup> e que irá dar origem à Carta de Lei de 7 de abril de 1837, tendo sido nomeados como “Comissários do Governo” para a fiscalização do contrato, o Conselheiro Luiz da Silva Mouzinho de Albuquerque, o Brigadeiro António José da Silva Paulet<sup>82</sup> e o tenente-coronel Engenheiro Caetano José Vaz Parreiras<sup>83</sup>. No mês seguinte é apresentado “o parecer da Comissão de Administração Pública sobre o Contrato feito entre o Governo e o Coronel Lucotte a respeito das Estradas”<sup>84</sup>. A 9 de março desse mesmo ano é então lido o “novo Parecer da Comissão, sobre o contrato das Estradas”<sup>85</sup> e em seguida tenta-se decidir a aprovação ou rejeição do contrato. Nesta altura ainda era grande o desentendimento entre deputados e destes com o “Empresário” sobre alguns artigos, pois no entender de alguns dos deputados o “Empresário” não daria contrapartidas minimamente satisfatórias, querendo somente fazer valer a sua vontade, principalmente na questão das barreiras<sup>86</sup>.

Outra questão levantada por certos deputados era de que o Estado não disporia de verba suficiente para as expropriações, o que para alguns não se colocava pois as estradas iriam valorizar os terrenos circundantes e por isso os proprietários iriam, no seu

---

<sup>78</sup> Idem.

<sup>79</sup> MATOS, Artur Teodoro de – *Transportes e Comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)*. Ponta Delgada: Universidade dos Açores, 1980. Tese de doutoramento. p. 47.

<sup>80</sup> Idem. p. 41.

<sup>81</sup> *Diário das Cortes*, 31 de janeiro de 1837, Ata n.º 11, p. 200.

<sup>82</sup> Portaria de 30 de abril de 1837.

<sup>83</sup> Portaria de 11 de maio de 1837.

<sup>84</sup> *Diário das Cortes*, 17 de fevereiro de 1837, Ata n.º 23, p. 368.

<sup>85</sup> *Diário das Cortes*, 10 de março de 1837, Ata n.º 41, p. 5.

<sup>86</sup> Idem. p. 5-8.

entender, fazer cedências a custo zero para a sua construção<sup>87</sup>. Esta questão das expropriações, como mais à frente se irá demonstrar, será um dos grandes obstáculos à execução da esmagadora maioria dos projetos.

No dia seguinte continua a discussão do contrato e no final da sessão tem lugar a sua aprovação, embora com alterações. A cargo da Comissão de Administração Pública fica a sua redação final e posterior apresentação do decreto de aprovação<sup>88</sup>.

Esta Carta de Lei de 7 de abril de 1837, citada anteriormente por Artur Teodoro de Matos<sup>89</sup>, tratava-se do:

*Contrato para a construção da Estrada de Lisboa ao Porto, e ramificação para as Caldas da Rainha, e construção das Pontes sobre os Rios de Sacavém, e Douro na Cidade do Porto, e para o estabelecimento das diligências, mudas, e carros de transporte.*

Era composta por cinco secções que se dividiam em 58 artigos:

- 1.<sup>a</sup> Secção – referente à Estrada;
- 2.<sup>a</sup> Secção – Pontes do Douro, e Sacavém;
- 3.<sup>a</sup> Secção – Diligências, Mudas, e Carreto acelerado;
- 4.<sup>a</sup> Secção – Ramificações para as Caldas da Rainha;
- 5.<sup>a</sup> Secção – Estipulações comuns a todas as partes do Contrato.

A Lei definia entre outros aspetos, os principais pontos de passagem da estrada<sup>90</sup>, a sua largura, nunca inferior a “trinta palmos” entre as laterais<sup>91</sup> e era também determinado em que situações as expropriações ficariam a cargo do Governo<sup>92</sup>. É igualmente referido qual o papel das “Municipalidades” e da “Sociedade”, no que à construção se refere, quando as localidades fossem atravessadas pela estrada<sup>93</sup>.

---

<sup>87</sup> Idem. p. 5-8.

<sup>88</sup> *Diário das Cortes*, 11 de março de 1837, Ata n.º 42, p. 14-19.

<sup>89</sup> MATOS, Artur Teodoro de – *Transportes e Comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)*. Ponta Delgada: Universidade dos Açores, 1980. Tese de doutoramento. p. 40-41.

<sup>90</sup> Carta de Lei de 7 de abril de 1837, 1.<sup>a</sup> Secção, Artigo 1.º

<sup>91</sup> Idem. Art.4.º

<sup>92</sup> Idem. Art.5.º

<sup>93</sup> Idem. Art. 7.º, Art. 8.º



O método de construção seria o do “Engenheiro Mac-Adam”, onde esta opção não fosse viável ou simplesmente desejável, seria usada “calçada”<sup>94</sup>. Era já previsto o estabelecimento de “16 Barreiras de Portagem”<sup>95</sup> e determinado qual o valor a pagar, isto na Estrada de Lisboa para o Porto<sup>96</sup>, pois no caso da “Estrada para as Caldas da Rainha” teria no máximo três “Barreiras”<sup>97</sup>. A “Sociedade” receberia “o Direito de Barreira pelo espaço de trinta e cinco anos, a contar do primeiro ano de exercício”<sup>98</sup>, já no caso das pontes seria “pelo espaço de trinta e quatro anos”<sup>99</sup>, e os seus impostos seriam os mesmos das estradas<sup>100</sup>.

A “Empresa” era obrigada “a empregar diariamente quinhentos operários nacionais, de qualquer sexo, ou idade, salvo os casos imprevistos, reconhecidos pelo Governo”. Só seriam contratados estrangeiros caso os conhecimentos técnicos fossem imprescindíveis<sup>101</sup>. Todas as obras e estruturas essenciais para o bom funcionamento das estradas deviam estar concluídas no prazo de três anos<sup>102</sup>.

A partir de então, somente a 28 de novembro é aberto mais um novo concurso, desta vez para a construção das estradas do Minho<sup>103</sup>, isto acontece, logo após ter sido apresentado pela “Sociedade Claranges Lucotte, e Companhia ao Governo” uma proposta para a construção das estradas dessa mesma província<sup>104</sup>.

Passado quase um ano existia a ideia, ainda não confirmada, de que a estrada que unia as duas principais cidades não avançava por causa da falta de expropriações em alguns locais<sup>105</sup>, ao que Artur Teodoro de Matos acrescenta as complicações “surgidas na empresa construtora”<sup>106</sup>. Para tal era necessário criar legislação que fosse ao encontro desse pensamento, surge então uma “Proposta de Lei sobre Expropriações

---

<sup>94</sup> Idem. Art. 11.º

<sup>95</sup> Idem. Art. 15.º

<sup>96</sup> Idem. Art. 16.º

<sup>97</sup> Idem. 4.ª Secção, Art. 2.º

<sup>98</sup> Idem. 1.ª Secção, Art. 25.º

<sup>99</sup> Idem. 2.ª Secção, Art. 5.º

<sup>100</sup> Idem. Art. 10.º

<sup>101</sup> Idem. 5.ª Secção, Art. 2.º

<sup>102</sup> Idem. Art. 3.º

<sup>103</sup> MATOS, Artur Teodoro de – *Transportes e Comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)*. Ponta Delgada: Universidade dos Açores, 1980. Tese de doutoramento. p. 39.

<sup>104</sup> Portaria de 28 de novembro de 1837.

<sup>105</sup> *Diário das Cortes*, 27 de março de 1838, Ata n.º 70, p. 308.

<sup>106</sup> MATOS, Artur Teodoro de – *Transportes e Comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)*. Ponta Delgada: Universidade dos Açores, 1980. Tese de doutoramento. p. 41.

por causa de Utilidade Pública” que brevemente se converteria em Carta de Lei<sup>107</sup>. Foi aprovada a 2 de abril<sup>108</sup> e dará origem à Carta de Lei de 17 de abril, é também aprovada logo a seguir nova legislação que dará origem à Carta de Lei de 14 de abril.

A 14 de abril do ano de 1838 temos, então, uma nova “Carta de lei sobre a Construção da Estrada de Lisboa ao Porto”, claramente direcionada para as expropriações que fosse necessário realizar. A 17 de abril surge uma “Carta de Lei sobre Expropriações ou Adjudicações de Terrenos ou Propriedades Particulares”. Esta Lei não surtiu grande efeito durante o ano em que esteve em vigor, causando apenas uma expropriação em todo o território nacional<sup>109</sup>. Tanto o deputado Manuel António Vasconcelos assim como o deputado Sá Nogueira defendem que a obra da ligação viária de Lisboa ao Porto não avançou porque o Governo não efetuou expropriações onde o devia ter feito, nomeadamente por falta de meios monetários e como tal a empresa nada pôde fazer<sup>110</sup>.

Pelo Decreto de 22 de agosto de 1838 é autorizada a entrega da obra de construção da ponte sobre o Douro a uma “Companhia de Capitalistas” da cidade do Porto, esta situação acontece devido a “dificuldades financeiras”<sup>111</sup>. O mesmo se verifica uns meses mais tarde em relação à ponte de Sacavém<sup>112</sup>. Entretanto temos um novo concurso para as estradas do Minho<sup>113</sup>.

A 2 de maio do ano subsequente a Comissão de Administração Pública dá o seu parecer sobre um novo contrato:

*A Comissão de Administração Pública examinou com a maior atenção o contrato celebrado entre O Governo de Sua Majestade a Rainha, e o Coronel de Claranges Lucotte, em 2 de abril de 1839, para a reconstrução de diversas estradas na Província do Minho, construção de uma ponte suspensa em ferro, estabelecimento de serviço de diligências, etc.*

---

<sup>107</sup> *Diário das Cortes*, 7 de janeiro de 1838, Ata n.º 5, p. 26-27.

<sup>108</sup> *Diário das Cortes*, 2 de abril de 1838, Ata n.º 76, p. 336.

<sup>109</sup> *Diário da Câmara dos Deputados*, 17 de junho de 1839, Ata n.º 127, p. 1008.

<sup>110</sup> *Diário da Câmara dos Deputados*, 25 de junho de 1839, Ata n.º 133, p. 1128-1130.

<sup>111</sup> MATOS, Artur Teodoro de – *Transportes e Comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)*. Ponta Delgada: Universidade dos Açores, 1980. Tese de doutoramento. p. 180.

<sup>112</sup> Decreto de 5 de outubro de 1838.

<sup>113</sup> Portaria de 10 de outubro de 1838.

*A Comissão não pode deixar de observar à Câmara, que as disposições da Carta de Lei de 5 de março de 1836 foram cumpridas, e que não apareceu concorrente, que oferecesse condições mais vantajosas.*

*Entende a Comissão, que a reconstrução das estradas da mais bela e populosa Província do Reino não só há de contribuir muito para o aumento do Comércio interno, e agricultura das Províncias do Norte, e progressiva civilização dos seus habitantes, mas também servirá de incentivo para se organizarem empresas da mesma natureza para outras Províncias do reino.*

*A Comissão, depois de ter ouvido sobre este importante objeto alguns ilustres Deputados dos Círculos Eleitorais do Norte, conferenciado com o Empresário sobre diferentes estipulações contidas ao mesmo Contrato, e comparado os encargos a que a Nação se sujeita com as vantagens que de semelhantes obras lhe devem provir, é de parecer que o contrato seja aprovado com as modificações abaixo declaradas, e nas quais concorda o Empresário.<sup>114</sup>*

A necessidade de estradas no Minho era uma inevitabilidade, visto o grande movimento que tinham, especialmente entre o Porto e Braga<sup>115</sup>. No fundo o Governo só aceitou os contratos da Sociedade do Coronel Lucotte, porque não apareceu mais ninguém que quisesse fazer as estradas e como tal aceitou a maioria das condições impostas<sup>116</sup>. O início da apreciação deste contrato na generalidade é a 17 de maio<sup>117</sup> continuando até quase ao final do mês. Os deputados exprimem as suas opiniões, umas favoráveis outras não, apresentando para tal os argumentos que entendiam ser os corretos. Uma das razões, que levaram alguns a oporem-se ao projeto, era a existência de barreiras, o seu número e localização, se deveriam ser feitas a cargo do estado ou de privados e se as populações residentes que nelas transitavam deviam pagar ou não para o fazerem<sup>118</sup>. O deputado M. A. Vasconcelos defende que em França usaram-se várias modalidades para se concretizarem as estradas e descreve algumas, das quais destaca, entre outras, a obrigação de serem os próprios proprietários a construírem as estradas junto das suas terras. Este método era aliado a outro, conhecido como “método das

---

<sup>114</sup> *Diário da Câmara dos Deputados*, 2 de maio de 1839, Ata n.º 93, p. 336.

<sup>115</sup> *Diário da Câmara dos Deputados*, 6 de maio de 1839, Ata n.º 96, p. 382.

<sup>116</sup> *Diário da Câmara dos Deputados*, 2 de maio de 1839, Ata n.º 93, p. 336.

<sup>117</sup> *Diário da Câmara dos Deputados*, 17 de maio de 1839, Ata n.º 105, p. 557.

<sup>118</sup> *Diário da Câmara dos Deputados*, 25 de maio de 1839, Ata n.º 111, p. 683-688.

faxinas”, onde era a população que as tinha de construir sem em troca nada receber<sup>119</sup>. Contudo defendia pois o método das “empresas” em detrimento do das “contribuições” e do das “faxinas”, no seu entender este seria o mais justo para a população, era portanto a favor do projeto, que foi aprovado na generalidade nesse mesmo dia<sup>120</sup>. A 1 de junho tem lugar o início da discussão na especialidade<sup>121</sup>. À empresa só lhe interessava as estradas que pareciam potencialmente mais lucrativas ficando as restantes em segundo plano<sup>122</sup>, pois segundo o deputado

*José Estevão: — As estradas de graça não se fazem; hão de fazer-se com o produto dos tributos, que para ela estão estabelecidos, e esse produto há de vir do trânsito; se o trânsito for nulo, nulo é o produto, e por consequência não há contrato*<sup>123</sup>.

No artigo 18.º era definido que as tarifas deviam estar afixadas em todas as barreiras<sup>124</sup>. O último artigo, o artigo adicional foi aprovado a 1 de julho<sup>125</sup>. Neste artigo o “Empresário” era autorizado a “... poder contratar separadamente sobre alguma, ou algumas das mencionadas Estradas, assim como sobre a construção da Ponte suspensa, com quaisquer Companhias, ou Sociedades Nacionais, ou Estrangeiras;...”<sup>126</sup>.

A 5 de julho é feita a leitura da redação do projeto sobre as estradas do Minho, temos ainda debate sobre alguns artigos que não se encontravam conforme haviam sido votados. Neste debate sobre as estradas do Minho, assim como noutros precedentes, a discussão incidia essencialmente no número de barreiras, no percurso que a estrada iria de tomar do Porto para Braga e Guimarães, pois parte do itinerário era comum, recaía também em não importar matérias, devia-se usar sim ferramentas que existissem ou fossem feitas em Portugal<sup>127</sup>.

Passado alguns dias o projeto de lei é então enviado para a Comissão de Administração Pública<sup>128</sup>.

Nesta mesma altura entra também em debate o projeto de lei N.º 120.

---

<sup>119</sup> Idem. p. 686.

<sup>120</sup> Idem. p. 687-688.

<sup>121</sup> *Diário da Câmara dos Deputados*, 1 de junho de 1839, Ata n.º 116, p. 801-813.

<sup>122</sup> *Diário da Câmara dos Deputados*, 27 de junho de 1839, Ata n.º 136, p. 1185.

<sup>123</sup> Idem. p. 1182.

<sup>124</sup> *Diário da Câmara dos Deputados*, 29 de junho de 1839, Ata n.º 138, p. 1219.

<sup>125</sup> *Diário da Câmara dos Deputados*, 1 de julho de 1839, Ata n.º 139, p. 1236.

<sup>126</sup> *Diário da Câmara dos Deputados*, 29 de junho de 1839, Ata n.º 138, p. 1228.

<sup>127</sup> *Diário da Câmara dos Deputados*, 5 de julho de 1839, Ata n.º 143, p. 1332-1336.

<sup>128</sup> *Diário da Câmara dos Senadores*, 9 de julho de 1839, Ata n.º 103, p. 1447.

*À Comissão de Administração Pública foi enviado um Requerimento da Empresa da estrada de Lisboa ao Porto, pedindo várias modificações do seu contrato.*

*A Comissão, atendendo a que a Empresa tem achado embaraços, cuja culpa se lhe não pode atribuir; considerando que este contrato, por ser o primeiro desta espécie que se celebrou em Portugal, não pode ser previamente auxiliado pelas bases da experiência; mas desejando fazer no mesmo contrato as menos modificações que for possível, julga que o Governo deve ser autorizado para assinar com a Empresa um novo contrato, que altere o anterior,...*<sup>129</sup>

Os embaraços na construção da estrada devem-se ao simples facto de o Governo não ter dinheiro para as expropriações<sup>130</sup>. Dada a importância do projeto passou-se de imediato à discussão na especialidade.

Não obstante, logo após a aprovação do contrato, e da empresa ter começado a construção, esta não avançou, em grande medida pelo motivo anteriormente referido. É de salientar que existiam partes do percurso já feitas sendo disso exemplo a estrada junto a Lisboa<sup>131</sup>, todavia como essas secções não estão unificadas a empresa não pôde ainda aplicar uma “barreira” para começar a receber os seus direitos e assim despender de capital para continuar a empreitada a que se tinha determinado. Tendo como tal gasto muito dinheiro sem nada receber “...; está fundido em pedras cortadas, e em trabalho braçal”<sup>132</sup>, o que terá no entender de alguns deputados provocado graves prejuízos à empresa<sup>133</sup>. É então proposta a criação de uma nova “barreira”, concessionada por 35 anos, como forma de pagamento dos graves prejuízos sofridos. Prejuízos que nunca se chegaram a comprovar como alguns deputados salientam, pagar-se-ia muito mais do que as supostas perdas<sup>134</sup>.

No dia 11 leu-se a redação do projeto, sendo aprovado e enviado para a Câmara dos Senadores<sup>135</sup>, um dia depois é remetido para a Comissão de Administração Pública<sup>136</sup>. A 15 de julho chegam da Comissão os pareceres sobre estes dois projetos de

---

<sup>129</sup> *Diário da Câmara dos Deputados*, 1 de julho de 1839, Ata n.º 139, p. 1236.

<sup>130</sup> *Idem*.

<sup>131</sup> MATOS, Artur Teodoro de – *Transportes e Comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)*. Ponta Delgada: Universidade dos Açores, 1980. Tese de doutoramento. p. 41.

<sup>132</sup> *Diário da Câmara dos Deputados*, 5 de julho de 1839, Ata n.º 143, p. 1344.

<sup>133</sup> *Diário da Câmara dos Deputados*, 1 de julho de 1839, Ata n.º 139, p. 1237.

<sup>134</sup> *Idem*. p. 1235-1242.

<sup>135</sup> *Diário da Câmara dos Deputados*, 11 de julho de 1839, Ata n.º 147, p. 1415-1417.

<sup>136</sup> *Diário da Câmara dos Senadores*, 12 de julho de 1839, Ata n.º 106, p. 1553.

lei, das “estradas do Minho e da estrada de Lisboa ao Porto”<sup>137</sup>. Este último discutido e aprovado na generalidade passados dois dias. Nesta data o Governo tinha procedido ainda a uma única expropriação, com efeito seria difícil o avançar das obras<sup>138</sup>. Assim se encontrava uma parte substancial do mais importante itinerário nacional, definitivamente era uma estrada que ainda continuaria por mais algum tempo neste estado, inacabada. “Só com a «Regeneração» a nova estrada Lisboa – Porto viria a ser um facto”<sup>139</sup>.

Tem então lugar o início da discussão na especialidade<sup>140</sup> onde era defendido que o Governo devia fazer expropriações para a empresa poder avançar com a obra. Um outro aspeto discutido, era o facto da empresa querer mais uma “barreira”, para compensar os grandes prejuízos que defendia ter, isto apesar das poucas obras feitas na estrada<sup>141</sup>. Segundo o Sr. Miranda não haveria “senão pretextos para a Empresa não fazer a estrada, tirando desde já o maior interesse sem dar ao público compensação ou garantia”<sup>142</sup>. A 21 termina a discussão, sendo remetido à Comissão competente<sup>143</sup>, que neste caso seria a Comissão de Administração Pública, onde chega nesse mesmo dia com as respetivas emendas do Senado obtendo parecer favorável, sendo por fim aprovadas na totalidade, na Câmara dos Deputados<sup>144</sup>. Através de Carta de Lei são então feitas algumas alterações ao “Contrato com a Empresa da Estrada de Lisboa ao Porto e direitos sobre as Barreiras”<sup>145</sup>. Estas alterações beneficiam claramente a empresa. Contudo e apesar destas mudanças, com o tempo decorrido as determinações desta Carta de Lei e respetiva anterior, vieram a revelar-se “inexequíveis”<sup>146</sup>.

Quanto ao projeto para as estradas do Minho nesta data ainda não tinha sido sancionado, tanto pela Câmara dos Deputados como pela Câmara dos Senadores<sup>147</sup>.

---

<sup>137</sup> *Diário da Câmara dos Senadores*, 15 de julho de 1839, Ata n.º 108, p. 1593.

<sup>138</sup> *Diário da Câmara dos Senadores*, 19 de julho de 1839, Ata n.º 112, p. 1791.

<sup>139</sup> MATOS, Artur Teodoro de – *Transportes e Comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)*. Ponta Delgada: Universidade dos Açores, 1980. Tese de doutoramento. p. 42.

<sup>140</sup> *Diário da Câmara dos Senadores*, 19 de julho de 1839, Ata n.º 112, p. 1793.

<sup>141</sup> *Diário da Câmara dos Senadores*, 20 de julho de 1839, Ata n.º 113, p. 1804-1807.

<sup>142</sup> *Diário da Câmara dos Senadores*, 21 de julho de 1839, Ata n.º 114, p. 1818.

<sup>143</sup> *Idem*. p. 1820.

<sup>144</sup> *Diário da Câmara dos Deputados*, 21 de julho de 1839, Ata n.º 156, p. 1653.

<sup>145</sup> Carta de Lei de 24 de julho de 1839.

<sup>146</sup> *Diário da Câmara dos Deputados*, 27 de outubro de 1840, Ata n.º 119, p. 522.

<sup>147</sup> MATOS, Artur Teodoro de – *Transportes e Comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)*. Ponta Delgada: Universidade dos Açores, 1980. Tese de doutoramento. p. 45.

Em 1840 temos o surgimento, ainda que a título provisório, de uma Inspeção Geral Interina das Obras Públicas<sup>148</sup>. Esta medida visava dar mais unidade ao setor das obras públicas, dentro do qual estava incluída a rede viária. Nesta data apesar das obras da estrada de Lisboa ao Porto se encontrarem paradas<sup>149</sup>, as da ponte de Sacavém seguiam a bom ritmo. Temos também um novo plano para a construção da ponte no Porto<sup>150</sup>, mas apesar disso a meio do ano seguinte, a ponte continuava por se fazer, assim como a grande parte da estrada que ligava as duas maiores cidades<sup>151</sup>. “Problemas havidos principalmente com a empresa fizeram que em 1841 ainda se encontrassem suspensas as obras”<sup>152</sup>.

A partir de meados de 1840, até ao período governativo seguinte, não é possível encontrar mais legislação sobre estradas. Contudo assuntos relacionados com a rede viária continuavam a ser amplamente discutidos em sede de debate parlamentar, existindo aquando da discussão do orçamento correspondente às obras públicas para o ano de 1841, requerimentos e propostas, maioritariamente aspetos mais práticos, relacionados essencialmente com a manutenção das estruturas<sup>153</sup>.

Podemos então constatar que a origem das companhias construtoras no nosso país é precedente à governação de Costa Cabral, pois no anterior período verificamos a existência de contratos que esboçam essa atividade em território nacional<sup>154</sup>. Importante é não esquecer que a toda a legislação formulada e a todos os concursos feitos durante o Setembrismo, somente alguns resultaram em concretizações materiais, tratavam-se portanto “de ações sem continuidade, quase ocasionais”<sup>155</sup>, apesar dos esforços pouco se fez nas estradas, o seu estado era maioritariamente o mesmo tendo em alguns casos piorado<sup>156</sup>.

---

<sup>148</sup> Idem. p. 197.

<sup>149</sup> *Diário da Câmara dos Deputados*, 17 de janeiro de 1840, Ata n.º 13, p. 57.

<sup>150</sup> *Diário da Câmara dos Deputados*, 11 de julho de 1840, Ata n.º 33, p. 170.

<sup>151</sup> *Diário da Câmara dos Deputados*, 22 de junho de 1841, Ata n.º 66, p. 296-297.

<sup>152</sup> MATOS, Artur Teodoro de – *Transportes e Comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)*. Ponta Delgada: Universidade dos Açores, 1980. Tese de doutoramento. p. 41.

<sup>153</sup> *Diário da Câmara dos Deputados*, 4 de novembro de 1840, Ata n.º 125, p. 55.

<sup>154</sup> MATOS, Artur Teodoro de – *Transportes e Comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)*. Ponta Delgada: Universidade dos Açores, 1980. Tese de doutoramento. p. 179.

<sup>155</sup> Idem. p. 30.

<sup>156</sup> *Diário da Câmara dos Deputados*, 30 de janeiro de 1841, Ata n.º 23, p. 258.

### 3. Cabralismo e Viação Pública

#### 3.1. As Estradas na Primeira Fase Cabralista

O atraso comunicacional em Portugal provocou uma dependência total dos poucos meios de transporte e estruturas existentes, gerando, por sua vez um grande atraso em todos os setores nacionais. Esta característica presente em grande parte do território, que se encontrava totalmente desatendido pelo Estado, claramente centralizado em Lisboa, vai dar origem a uma ânsia progressista que visa os *melhoramentos materiais*, expressão amplamente relacionada com o período posterior, ao analisado nesta dissertação, do Fontismo. Mas nesta fase irá dar início ao aparecimento de várias sociedades e associações que visam um avanço em várias áreas entre as quais se encontra a área das comunicações rodoviárias. A sua ação irá ser determinante e influirá mesmo na criação de leis como mais adiante se demonstrará. Na sua senda estavam interesses sociais, económicos, políticos, culturais.

Na edição n.º 10 da *Revista Universal Lisbonense*, datada de 2 de dezembro de 1841<sup>157</sup>, é publicada uma carta de Jerónimo de Almeida Brandão e Souza, onde podemos aferir a origem da Sociedade Promotora das Comunicações Internas do Reino. Carta essa, em que se dirige ao Redator da *Revista Universal*, que seguidamente se irá transcrever, na sua quase totalidade:

*Cheio de reconhecimento pelas obsequiosas expressões com que V. me honra no seu n.º 9, quando fala de uns trabalhos relativos à construção de estradas no nosso país, sou todavia obrigado a rogar a V. que me permita, como homenagem devida à verdade, declarar que convém modificar algumas das asserções, que no artigo, a que aludo, se notam.*

*É certo que eu, penetrado da ideia de que sem conseguirmos o melhoramento das nossas comunicações interiores, não poderemos sair do estado precário, em que nos achamos, e caminhar para o ponto de prosperidade e civilização a que têm chegado as outras nações, lancei em um papel as ideias, que me pareceram conducentes a tão útil fim, e que foram publicadas em alguns jornais; assim como é certo, que empreguei alguns meios para se saber se nas províncias seriam aceites tais*

---

<sup>157</sup> *Revista Universal Lisbonense*, 2 de dezembro de 1841, n.º10, p. 113.



*opiniões; porém fora em mim vaidade merecedora de grave censura, supor que os meus desejos, e por ventura as mesmas ideias por mim enunciadas, não eram comuns a tantos dignos patriotas, que, como eu, anelam o bem do seu país, e com especialidade esse grande bem, sem o qual serão infrutuosas quaisquer tentativas.*

*Isto mesmo se manifestou apenas eu, para que se acordasse no melhor meio de fazer conhecer a opinião dos povos da capital, e distrito de Lisboa, procurei o Ex.<sup>mo</sup> Duque de Palmela. Foi S. Ex.<sup>a</sup> quem teve logo a lembrança de convidar um certo número de pessoas para esse fim; e desde então se manifestou em todas as que tiveram tal convite, o maior empenho de concorrer para que o país dê o grande passo que pode mais imediatamente conduzir à prosperidade. Assentou-se, que seria conveniente constituir uma associação regular, que se correspondesse com associações filiais nos distritos administrativos; nomeou-se uma comissão que examinou as minhas primitivas ideias; e finalmente, depois de madura discussão, vão elas tendo modificações, que se julgam úteis. O Ex.<sup>mo</sup> Duque de Palmela, Presidente da associação, assim como todos os seus membros, rivalizam em esforços, e manifestam sem distinção o empenho patriótico, que os anima, e que me parece será coroado de um feliz resultado<sup>158</sup>.*

A 23 de dezembro de 1841 surge então publicada, no n.º 13 da *Revista Universal Lisbonense*<sup>159</sup>, uma outra carta, desta vez já da Sociedade Promotora das Comunicações Internas do Reino. A ausência de estradas era vista como um grave problema, só com o seu desenvolvimento se poderia fazer prosperar todos os setores do Reino. Nesta carta, tal como Artur Teodoro de Matos destaca, é apresentado o objetivo principal da Sociedade<sup>160</sup>.

*O meio prático de construir em breve tempo as estradas do Reino com o menor sacrifício possível dos povos – o meio de fazer com que esse sacrifício seja aplicado estrita e positivamente ao seu único objeto, são os pontos que a Sociedade se ocupa de resolver, para os levar oportunamente ao conhecimento do Governo, se acaso obtiverem as simpatias do público.*

*A Sociedade conta com coadjuvação sincera de todas as pessoas interessadas na prosperidade do seu país, e especialmente com a da Imprensa<sup>161</sup>.*

---

<sup>158</sup> Idem. p. 113-114.

<sup>159</sup> *Revista Universal Lisbonense*, 23 de dezembro de 1841, n.º13, p. 151.

<sup>160</sup> MATOS, Artur Teodoro de – *Transportes e Comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)*. Ponta Delgada: Universidade dos Açores, 1980. Tese de doutoramento. p. 50.

<sup>161</sup> *Revista Universal Lisbonense*, 23 de dezembro de 1841, n.º13, p. 151.

Em seguida é exposta uma “Relação dos Membros e uma Relação do Conselho Diretor da Sociedade Promotora das Comunicações Internas do Reino”<sup>162</sup>. A Sociedade era presidida pelo Duque de Palmela que estava ligado à Inspeção Geral das Obras Públicas, os seus sócios estavam na sua maioria inseridos na vida política nacional, sendo muitos deles Deputados, Pares do Reino e Ministros<sup>163</sup>. Jerónimo de Almeida Brandão e Souza e Luiz da Silva Mouzinho de Albuquerque para além de serem sócios, pertenciam ao Conselho Diretor<sup>164</sup>. Luiz da Silva Mouzinho de Albuquerque estava, já antes da existência da Sociedade, ligado à Inspeção Geral das Obras Públicas<sup>165</sup>, tendo em 1840 apresentado “um plano de rede vial que denominou Sistema de comunicações de terra ou estradas de primeira classe”<sup>166</sup>. Este plano tinha como um dos objetivos, satisfazer, “pela melhor maneira possível, aos diversos Serviços Públicos, Administrativo, Militar, e Comercial” tendo as estradas como função serem as “veias de comunicação” que servissem todo o país<sup>167</sup>. Outro sócio da Sociedade, que também pertencia à Inspeção Geral das Obras Públicas, para além de importante político, era António Bernardo da Costa Cabral<sup>168</sup> que durante o seu posterior mandato governamental iria desempenhar um importante papel no desenvolvimento das estradas.

Claramente as vias de comunicação terrestres antes de Costa Cabral eram praticamente inexistentes, de carácter rudimentar, apresentavam fraca qualidade e por isso levava vários dias para se atravessar o Reino (mapa 3). Esta situação refletia-se tanto em termos económicos, como políticos, sociais, culturais e mesmo em termos militares<sup>169</sup>. Artur Teodoro de Matos afirma que “com aparecimento de Costa Cabral no governo, há um incremento das vias de transporte” e realmente foi com ele que se iniciou uma política de fomento da rede viária nacional, que mais tarde irá ter continuidade no Governo de Fontes Pereira de Melo<sup>170</sup>.

---

<sup>162</sup> Idem. 151-152.

<sup>163</sup> MATOS, Artur Teodoro de – *Transportes e Comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)*. Ponta Delgada: Universidade dos Açores, 1980. Tese de doutoramento. p. 50.

<sup>164</sup> *Revista Universal Lisbonense*, 23 de dezembro de 1841, n.º13, p. 152.

<sup>165</sup> MATOS, Artur Teodoro de – *Transportes e Comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)*. Ponta Delgada: Universidade dos Açores, 1980. Tese de doutoramento. p. 50.

<sup>166</sup> Idem. p. 49.

<sup>167</sup> *Diário da Câmara dos Deputados*, 10 de março de 1843, Ata n.º 54, p. 174.

<sup>168</sup> MATOS, Artur Teodoro de – *Transportes e Comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)*. Ponta Delgada: Universidade dos Açores, 1980. Tese de doutoramento. p. 50.

<sup>169</sup> *Diário da Câmara dos Deputados*, 11 de março de 1843, Ata n.º 55, p. 195.

<sup>170</sup> MATOS, Artur Teodoro de – *Transportes e Comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)*. Ponta Delgada: Universidade dos Açores, 1980. Tese de doutoramento. p. 50-51.



Um exemplo no desenvolvimento das vias de comunicação durante a governação de Costa Cabral é a ponte pênsil do Porto que em janeiro de 1843 já se encontrava terminada. No dia 3 desse mês realizou-se um teste à resistência da ponte a qual passou com distinção. Durante pouco mais de um dia sustentou o peso de “7.118 arrobas” divididas por “103 pipas cheias de água” e um grande número de pesadas “traves”<sup>172</sup>. Passado uns dias registava já uma grande afluência de pessoas<sup>173</sup>, era uma evidência que quando abria uma nova infraestrutura viária as pessoas acorriam em massa para a visitar. Assim sendo a nova ponte não teve propriamente uma abertura oficial.

*Entre o cais de Gaia e do Porto, a Ponte Pênsil tinha entrado ao serviço a 17 de fevereiro de 1843, aliás numa forma imprevista devido ao desmantelamento da Ponte das Barcas provocado por uma súbita cheia do Rio*<sup>174</sup>.

A 1 de maio de 1842 a Sociedade Promotora das Comunicações Internas do Reino, fez um projeto de lei que iria de estar na origem da Lei das Estradas de 26 de julho de 1843<sup>175</sup>.

O projeto de lei sobre as estradas foi apresentado, pela primeira vez, na Câmara dos Deputados por Luiz da Silva Mouzinho de Albuquerque a 14 de setembro de 1842. Tinha como grande objetivo acabar com o atraso em que o país se encontrava, pois as vias de comunicação eram entendidas como indispensáveis ao desenvolvimento de uma nação, sendo encaradas como uma garantia para o progresso.

*Tem a Lei, que proponho, por único fim ocorrer ao deplorável estado das comunicações interiores, e especialmente das estradas do continente do Reino, criando por este objetivo um sistema de recursos, e estabelecendo o modo porque estes recursos devem ser recebidos, guardados, e administrados, para que sejam exclusivamente aplicados ao objeto da Lei, e a nenhum outro.*

*Sr. Presidente, o estado deplorável em que se acham infelizmente as comunicações internas do Reino, é de todos conhecido, e todos sabem que Portugal se*

---

<sup>172</sup> *Periódico dos Pobres no Porto*, 9 de janeiro de 1843, n.º7, p. 29.

<sup>173</sup> *Periódico dos Pobres no Porto*, 7 de janeiro de 1843, n.º6, p. 25.

<sup>174</sup> ABREU, A. Barbosa de – A Evolução da Cidade do Porto e os Sistemas de Transportes. *Revista de História – Separata*. Porto: Centro de História da Universidade do Porto, Vol. IV, (1982). p. 9.

<sup>175</sup> MATOS, Artur Teodoro de – *Transportes e Comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)*. Ponta Delgada: Universidade dos Açores, 1980. Tese de doutoramento. p. 50.

*acha no maior atraso neste ramo, comparativamente aos outros Países civilizados da Europa*<sup>176</sup>.

No seu discurso, para além de chamar a atenção sobre o mau estado das vias de comunicação e das vantagens adjacentes à sua construção, refere uma associação, à qual pertencia, criada para promover o desenvolvimento das comunicações. Trata-se da Sociedade Promotora das Comunicações Internas do Reino aqui referida como associação.

*O Programa que a Associação se propôs compunha-se de três partes; sendo a primeira, o criar os fundos que deviam produzir o desejado melhoramento das comunicações; a segunda designar o sistema de comunicações, a cujo melhoramento estes meios deviam ser aplicados; a terceira, organizar um sistema de arrecadação e fiscalização tal, que assegura-se os contribuintes de que o ónus, que se lhes impunha, havia de ser exclusivamente aplicado, e religiosamente consagrado ao desempenho do fim para que era imposto*<sup>177</sup>.

Esta associação concebeu o projeto de lei que tinha como objetivo construir novas estradas e proceder a melhoramentos sobre as poucas existentes, enunciando como deveriam ser angariados os fundos para atingir esses pressupostos. Na versão inicialmente proposta, era composto por 27 artigos divididos em dois capítulos, para além destes, estavam também incluídos os mapas n.º1 e n.º2 e as tabelas n.º1 e n.º2<sup>178</sup>.

O projeto é então enviado à Comissão de Administração Pública e impresso no *Diário do Governo*. Nos meses subsequentes à sua apresentação na Câmara dos Deputados, muitos concelhos de várias regiões do país escreveram, pedindo a aprovação do mesmo. A 1 de março de 1843 a Comissão de Administração Pública depois de ter examinado o “Projeto de Lei para a Abertura das Estradas do Continente do Reino”, dá o seu parecer:

*Mais de sessenta Câmaras Municipais dirigiram a esta Casa respeitosas e enérgicas representações, pedindo incessantemente que seja discutido e aprovado o Projeto de Lei concebido, e elaborado numa Associação extra parlamentar, redigido pelo Sr. Deputado Mouzinho de Albuquerque, e por ele oferecido a esta Câmara. E é*

---

<sup>176</sup> *Diário da Câmara dos Deputados*, 14 de setembro de 1842, Ata n.º 54, p. 211-212.

<sup>177</sup> *Idem*. p. 212.

<sup>178</sup> *Idem*. p. 212-215.

*tal, e tão profunda a convicção, que existe no País desta impreterível necessidade, que, aquelas Corporações Municipais não duvidaram, no estado pouco próspero, em que por ventura se acham os povos dos seus Municípios, vir pedir a aprovação de um Projeto, que aumenta, posto que temporariamente, o peso das contribuições gerais*<sup>179</sup>.

A Comissão continua com a leitura do parecer referindo que não se podia perder uma oportunidade como esta, salienta igualmente que de “Entre todas as Nações da Europa talvez não exista uma só, que apresente um sistema de comunicação tão imperfeito e deplorável, como o que se observa entre nós”. Menciona também os fracos transportes que são descritos como sendo “quase unicamente árabes os nossos meios de transporte, são caravanas de um grande número de cavalgaduras guiadas por uma grande multidão de almocreves e de condutores,”<sup>180</sup>. Continua descrevendo as muitas vantagens da construção de novas estradas. Para a Comissão é preferível ser o estado a fazer as estradas por conta própria e não através de nenhuma empresa criada para o efeito. Os principais pensamentos do projeto são os mesmos do programa da Sociedade Promotora das Comunicações Internas do Reino já atrás enunciados. Quanto aos impostos para a execução destas obras, existia por parte da Comissão uma grande preocupação para que estes não sobrecarregassem em demasia os contribuintes.

*A maior dificuldade que se podia apresentar neste ponto era a da distribuição do imposto com maior proporcionalidade; e não o tornar nunca superior às forças do contribuinte. Foi neste intuito que o Projeto fez manar a contribuição de três diversas fontes; e são, a derrama por capitação, a quota adicional à contribuição direta, e o direito de barreira e de portagem*<sup>181</sup>.

O parecer da Comissão da Administração Pública é claramente favorável, sendo inegável a importância do desenvolvimento de um novo sistema de estradas<sup>182</sup> que desse uma nova vida a todo o Reino. Passou-se à fase seguinte de discussão na generalidade do projeto na Câmara dos Deputados. Serpa Pinto inicia a sua intervenção enaltecendo os benefícios do mesmo, nomeadamente, no desenvolvimento do comércio interno. Chama também a atenção para as vantagens dos nossos rios no transporte das

---

<sup>179</sup> *Diário da Câmara dos Deputados*, 1 de março de 1843, Ata n.º 46, p. 6.

<sup>180</sup> *Idem*.

<sup>181</sup> *Idem*. p. 7.

<sup>182</sup> *Idem*. p. 8.

mercadorias<sup>183</sup>. Contudo propunha um adiamento da aprovação, pois defendia a complementaridade entre as comunicações fluviais e as novas estradas, isto ao nível do interior do país, nomeadamente na zona da Beira Baixa por onde tinha sido eleito<sup>184</sup>. Mouzinho de Albuquerque, apesar de ter proposto a lei, defendia também um adiamento, mas porque a altura não era favorável para que a população fosse sobrecarregada com mais impostos<sup>185</sup>. A 10 de março de 1843 começa a discussão na especialidade, sobretudo dos artigos 3.º e 5.º, que eram sem dúvida aqueles que mais discussão suscitaram. José Maria Grande defendia que a contribuição para as estradas devia ser “reduzida ao oitavo” porque só assim seria um “imposto suportável”<sup>186</sup>. Já Gomes da Carvalho chama a atenção para aquelas pessoas que viviam longe das estradas que iriam ser construídas e optassem por pagar em trabalho, seriam prejudicadas, pois teriam de perder mais dias na viagem. Achava, portanto que os impostos deviam ser mais justos<sup>187</sup>. Lopes Branco refere ainda que nem todas as famílias teriam possibilidades monetárias de pagar o imposto estabelecido pelo artigo 3.º, levando a que muitas o pagassem em trabalho, o Estado não conseguiria assim arrecadar o valor a que se tinha proposto. Recomendava então, estabelecer um imposto anual de 800 reis por fogo em lugar dos 100 reis trimestrais, entendendo que seria mais justo possibilitando igualmente maior receita fiscal, não concordava também que as contribuições durassem 10 anos<sup>188</sup>. José Maria Grande era contra esta medida pois considerava injusta visto

*...que o fogo miserável, composto de indivíduos miseráveis pagaria tanto como o fogo de uma família rica e abastada, aconteceria que um fogo que não tivesse mais que um indivíduo, pagaria tanto como um fogo de uma família que tivesse 20 ou 30 pessoas;...*<sup>189</sup>.

---

<sup>183</sup> Idem. p. 13.

<sup>184</sup> Idem. p. 14.

<sup>185</sup> Idem.

<sup>186</sup> *Diário da Câmara dos Deputados*, 10 de março de 1843, Ata n.º 54, p. 179.

<sup>187</sup> Idem. p. 180.

<sup>188</sup> Idem. p. 181.

<sup>189</sup> Idem. p. 182.

A contribuição teria de ser feita por 10 anos pois só assim se conseguiria ter verba suficiente para assegurar a construção e manutenção das estradas<sup>190</sup>. As “estradas reais” iriam desempenhar um papel fundamental no desenvolvimento do Reino<sup>191</sup>.

Esta discussão sobre os artigos 3.º e 5.º continua com outros deputados a intervirem e a proporem novas emendas. Nas sessões seguintes, foram sendo aprovados, sem modificações, a maioria dos artigos exceto o artigo 5.º que sofreu uma pequena emenda<sup>192</sup>. Também existiram divergências sobre como deviam ser aplicados as “portagens” e as “barreiras”<sup>193</sup>. A discussão do projeto na especialidade termina a 27 de março de 1843 com a sua leitura e aprovação para ser enviado à Comissão de Fazenda e de Administração Interior<sup>194</sup>, o que acontece a 29 de março desse mesmo ano.

A 20 de abril de 1843 é examinado, pela Comissão de Fazenda e de Administração Interior, o projeto de lei n.º 38, sobre como se irão fazer “as estradas do Reino”, e são propostas alterações.

*A Comissão reconhece a grande vantagem, que pode resultar a este País de se abrirem, e melhorarem as estradas para facilitar os meios de comunicação interior, diminuir o custo dos transportes dos produtos da agricultura, e de todas as mercadorias, que por elas transitarem; mas atendendo também às faculdades dos contribuintes, e de parecer que se deviam modificar os Art.<sup>os</sup> 3.º, e o § único do mesmo pela maneira seguinte:*

*Art.º 3.º Por espaço de dez anos, a contar desde o princípio do ano económico futuro, todos os Portugueses do sexo masculino, e do Continente do Reino contribuirão para a abertura, melhoramento, e conservação das estradas públicas com o seu serviço pessoal de quatro dias de trabalho anual, dando um dia em cada três meses, ou remindo-o a dinheiro à sua escolha, pela quantia de cem réis.*

*§ 1.º Oito dias de trabalho somente serão dados nas estradas, que ficarem até duas léguas de distância da casa dos contribuintes, e quando isso não possa ser nas estradas novas, serão aplicados aos reparos, e concertos das estradas travessias, e de vizinhança.*

---

<sup>190</sup> Idem.

<sup>191</sup> Idem. p. 183.

<sup>192</sup> *Diário da Câmara dos Deputados*, 11 de março de 1843, Ata n.º 55, p. 202.

<sup>193</sup> *Diário da Câmara dos Deputados*, 14 de março de 1843, Ata n.º 57, p. 229.

<sup>194</sup> *Diário da Câmara dos Deputados*, 27 de março de 1843, Ata n.º 67, p. 392.



*§ 2.º Esta contribuição é extensiva a todas as pessoas do sexo feminino, que pagarem verbas de décima excedentes a mil réis, podendo á sua escolha mandar um trabalhador ao serviço das estradas, pela forma dita no parágrafo antecedente, ou remir o encargo a dinheiro, na razão de cem reis por dia de trabalho*<sup>195</sup>.

Somente com estas alterações é dado parecer favorável, por parte da Comissão, para aprovação do projeto de lei n.º 38. A 4 de maio de 1843 o projeto é lido na Câmara dos Pares para se dar início à sua discussão na generalidade. Depois da leitura, vários Pares, presentes na sessão, deram a sua opinião, nomeadamente sobre a importância das novas estradas para o desenvolvimento do país, as suas vantagens e desvantagens. Também sobre como se devia proceder à cobrança de impostos<sup>196</sup>. Tavares de Almeida dizia não estar contra a totalidade do projeto, apesar de achar que era demasiado ambicioso para as reais possibilidades do país. O seu discurso era demasiado cético em relação à construção de novas estradas. “Concluiu propondo o adiamento do projeto para depois da discussão do orçamento, e que se lho não admitissem rejeitava mesmo o projeto”<sup>197</sup>. Silva Carvalho era a favor da construção de novas vias de comunicação terrestres que eram fundamentais para o desenvolvimento da economia nacional, pois “de que serviriam os produtos de qualquer trabalho, se ele havia de morrer na loja de quem os produzia?”<sup>198</sup> Já o Duque de Palmela, sobre o mau estado das estradas, refere que estas

*...eram mais necessárias hoje em Portugal do que há cem anos, porque hoje estavam piores do que então, e não sabia mesmo se piores do que no princípio da monarquia (...) e em conclusão pedia à câmara que por seu próprio decoro não hesitasse em aprovar o projeto na generalidade, reservando todas as observações, mais ou menos fundadas, que pudessem ocorrer acerca dela para a especialidade*<sup>199</sup>.

Na sessão do dia seguinte, o Ministro dos Negócios do Reino, contesta “a proposta do digno par, o Sr. Tavares de Almeida, que tende a adiar este projeto para

---

<sup>195</sup> *Diário da Câmara dos Pares*, 22 de abril de 1843, Ata n.º 64, p. 323.

<sup>196</sup> *Diário da Câmara dos Pares*, 4 de maio de 1843, Ata n.º 70, p. 764.

<sup>197</sup> *Idem*.

<sup>198</sup> *Idem*. p. 765.

<sup>199</sup> *Idem*. p. 766.

depois da aprovação do orçamento do Estado”<sup>200</sup> e defende a aprovação do projeto por parte da Câmara dos Pares, visto este ser

*...um trabalho feito sobre requerimentos de grande parte das municipalidades do reino, e que estando os povos (por assim dizer) de acordo em que se fizessem as estradas, oferecendo-se eles mesmo a concorrerem para isso com os necessários meios, parece que esta razão devia ser muito forte para convencer os dignos pares que têm entrado na discussão a aprovarem o mesmo projeto*<sup>201</sup>.

O Ministro continua o seu discurso, defendendo que os impostos indicados no projeto de lei não eram excessivos. Apresenta uma lista com as obras das estradas e pontes que se estavam a fazer, aquela data. Enaltece também o empenhamento dos povos na construção das estradas e as vantagens das mesmas.

*Agora pedirei licença à câmara para notar que os povos, quase em toda a parte, se prestam a concorrer com o seu trabalho para que estas obras sejam feitas: e falando mais especialmente na ponte de Juncais, porque é próxima da terra do meu nascimento, e de que conheço melhor a situação, procurei na secretaria esclarecimentos sobre essa obra, e verifiquei que o concelho de Fornos de Algodres ofereceu 800 jornaleiros, 150 carros com bois, e 100 pinheiros; e que o concelho de Linhares ofereceu 900 jornaleiros, e 100 carros também com bois. Isto que acontece naquela obra está acontecendo por outras partes, e espero que aconteça em todas quando se tratar de abrir as estradas, porque os povos são os primeiros a conhecerem as vantagens que daí lhe resultam, pois qualquer indivíduo que produz um género para o vender ou trocar por outros do seu consumo, precisa ter facilidade de o transportar, e por isso as estradas são indispensáveis para haver movimento tanto no comércio como na agricultura*<sup>202</sup>.

O Conde de Linhares apoiava o adiamento, pois não seria correto votar um imposto tão significativo antes de devidamente resolvida a questão financeira. Só depois de conhecer a receita e a despesa seria possível saber se a nação estaria em condições de fazer face a despesas extraordinárias, porque a dívida pública era já muito grande<sup>203</sup>. Quanto a Tavares de Almeida contava com oposição aos seus argumentos. Para ele a população não tinha condições para pagar os novos impostos estabelecidos e mantinha a

---

<sup>200</sup> *Diário da Câmara dos Pares*, 5 de maio de 1843, Ata n.º 71, p. 767.

<sup>201</sup> *Idem*.

<sup>202</sup> *Idem*. p. 768.

<sup>203</sup> *Idem*. p. 768.

sua posição de só se discutir o projeto depois de aprovado o orçamento de Estado<sup>204</sup>. Seguiram-se as intervenções de outros Pares tanto convergentes como divergentes.

No dia 6 de maio de 1843 deu-se início à discussão na especialidade do “projeto de lei sobre as estradas do reino”<sup>205</sup>. De um modo geral os artigos foram aprovados sem alterações com a exceção de alguns: o artigo 3.º e respectivos parágrafos foram aprovados com a “emenda da comissão”<sup>206</sup>; o artigo 4.º e correspondentes parágrafos aprovados de acordo com a emenda do Sr. Gambôa e Liz, alterada pelo Duque de Palmela<sup>207</sup>; o artigo 5.º aprovado de acordo com a emenda do Visconde de Sá<sup>208</sup>; o artigo 6.º foi aprovado como estava com a exceção das tabelas a que se referia<sup>209</sup>. No dia 16 de maio de 1843 deu-se a discussão e aprovação dos mapas das estradas n.º 1 e 2<sup>210</sup>. A 6 de junho de 1843 são aprovadas as tabelas anexas<sup>211</sup> e três dias depois é aprovada a última redação do projeto de lei sobre as estradas, para ser reenviada à Câmara dos Deputados<sup>212</sup>.

Antes o projeto passou, mais uma vez por a Comissão de Administração Pública, que emitiu o seguinte parecer:

*A Comissão de Administração Pública examinou as Emendas e Alterações que a Câmara dos Dignos Pares do Reino julgou que devia fazer ao Projeto de Lei sobre a construção e reparação das Estradas, que foi aprovado nesta Câmara, e depois do mais maduro e refletido exame, entendeu que podem ser aprovadas as Alterações e Emendas feitas ao referido Projeto, à exceção das que foram feitas aos artigos 3.º e 5.º, tornando-se por esse motivo necessária a nomeação da Comissão de igual número de Pares e Deputados,...*<sup>213</sup>

A 21 de junho teve lugar a eleição dos membros, ao nível da Câmara dos Deputados e da Câmara dos Pares, que iriam compor a Comissão Mista. Esta Comissão tinha como função deliberar sobre as alterações feitas, na Câmara dos Pares, aos artigos

---

<sup>204</sup> Idem. p. 769.

<sup>205</sup> *Diário da Câmara dos Pares*, 6 de maio de 1843, Ata n.º 72, p. 775.

<sup>206</sup> *Diário da Câmara dos Pares*, 10 de maio de 1843, Ata n.º 75, p. 801.

<sup>207</sup> Idem. p. 802.

<sup>208</sup> *Diário da Câmara dos Pares*, 13 de maio de 1843, Ata n.º 78, p. 818.

<sup>209</sup> Idem. p. 819.

<sup>210</sup> *Diário da Câmara dos Pares*, 16 de maio de 1843, Ata n.º 80, p. 832.

<sup>211</sup> *Diário da Câmara dos Pares*, 6 de junho de 1843, Ata n.º 95, p. 971.

<sup>212</sup> *Diário da Câmara dos Pares*, 9 de junho de 1843, Ata n.º 98, p. 994.

<sup>213</sup> *Diário da Câmara dos Deputados*, 19 de junho de 1843, Ata n.º 139, p. 244.

3.º e 5.º<sup>214</sup>. A 27 de junho foi aprovado o “artigo 3.º tal qual se achava no Projeto da Câmara dos Srs. Deputados”<sup>215</sup>. No dia seguinte é aprovado o artigo 5.º de igual modo como se encontrava “no projeto da câmara dos Srs. deputados, ficando assim concluídos os seus trabalhos”<sup>216</sup>.

A Carta de Lei é assinada a 26 de julho de 1843<sup>217</sup>. A sua versão final era constituída por 33 artigos divididos em dois capítulos e terminando com as “Disposições Gerais”.

- *Capítulo I*

*Das obras de comunicação, e dos meios para a sua execução.*

- *Capítulo II*

*Do lançamento, derrama, arrecadação, e administração dos meios pecuniários.*

Juntamente com a versão final estavam incluídos os mapas n.º1 e n.º2 e as tabelas n.º1 e n.º2.

Logo no artigo 1.º do Capítulo I são definidas quais

*As estradas, a cuja abertura e melhoramento devem ser aplicadas as contribuições extraordinárias decretadas nos Artigos terceiro, quinto e sexto da presente Lei, são as que se acham indicadas nos mapas números primeiro e segundo, que fazem parte da presente Lei; salvas as alterações, que um estudo ulterior e mais desenvolvido demonstrar necessário*<sup>218</sup>.

Os artigos relativos aos impostos foram, sem dúvida, aqueles que mais discussão suscitaram nos *Debates Parlamentares*, pois tratava-se da “primeira grande contribuição extraordinária”. O conteúdo dos artigos 3.º, 5.º e 6.º é descrito por Artur Teodoro de Matos<sup>219</sup>, assim como, por outros autores, pelo facto de incidirem sobre os impostos, que eram definitivamente um dos aspetos mais importantes da Lei. Existiram

---

<sup>214</sup> *Diário da Câmara dos Pares*, 21 de junho de 1843, Ata n.º 104, p. 1062-1064.

<sup>215</sup> *Diário da Câmara dos Pares*, 27 de junho de 1843, Ata n.º 107, p. 1099.

<sup>216</sup> *Diário da Câmara dos Pares*, 28 de junho de 1843, Ata n.º 108, p. 1107.

<sup>217</sup> Lei das Estradas de 26 de julho de 1843.

<sup>218</sup> Idem. Capítulo 1, Art. 1.º

<sup>219</sup> MATOS, Artur Teodoro de – *Transportes e Comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)*. Ponta Delgada: Universidade dos Açores, 1980. Tese de doutoramento. p. 199.

igualmente divergências sobre as “portagens” e as “barreiras”<sup>220</sup>, determinando a Lei em que situações deveria ser aplicada a receita das mesmas<sup>221</sup>. Quanto ao artigo 13.º, estabelecia as regras das contribuições para obras nas estradas não abrangidas pela nova Lei.

O Capítulo II está também relacionado com a categoria dos impostos mas ao nível das instituições e dos agentes que iriam implementar no terreno a sua recolha para a realização de novas estradas. Neste Capítulo ficamos então a saber que as entidades que iriam ter a seu cargo a coleta das “contribuições extraordinárias” eram as “Comissões Fiscais de Distrito”, que tinham sido criadas para esse efeito<sup>222</sup>. Eram igualmente definidas as consequências para os funcionários que não entregassem os impostos a tempo, assim como todos aqueles que os desviassem para outros fins<sup>223</sup>. Era descrito qual seria a composição das “Comissões Fiscais de Distrito”<sup>224</sup> e quem poderia ser eleito para membro<sup>225</sup>. São também definidas quais as competências essenciais das “Comissões Fiscais de Distrito”<sup>226</sup>. O artigo 26.º estabelecia que

*Na Cidade de Lisboa, além da Comissão Fiscal de Distrito, haverá uma outra denominada =Comissão Central Fiscal de Distrito do Imposto das Estradas= a qual será composta de cinco Membros, dois dos quais serão eleitos pela Câmara dos Pares, e três pela dos Deputados.*

Uma das suas principais atribuições era a de “Examinar a contabilidade e todas as resoluções das Comissões Fiscais de Distrito”<sup>227</sup>. Podia igualmente

*Ordenar, depois de ouvidas as respetivas Comissões de Distrito, a transferência de fundos de umas para outras Comissões de Distrito, quando assim for necessário para o proporcional desenvolvimento do sistema geral das Estradas, estabelecido pela presente Lei*<sup>228</sup>.

---

<sup>220</sup> *Diário da Câmara dos Deputados*, 14 de março de 1843, Ata n.º 57, p. 229.

<sup>221</sup> Lei das Estradas de 26 de julho de 1843, Capítulo 1, Art. 8.º

<sup>222</sup> MATOS, Artur Teodoro de – *Transportes e Comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)*. Ponta Delgada: Universidade dos Açores, 1980. Tese de doutoramento. p. 199.

<sup>223</sup> Lei das Estradas de 26 de julho de 1843, Capítulo 2, Art. 18.º

<sup>224</sup> *Idem.* Art. 20.º

<sup>225</sup> *Idem.* Art. 21.º

<sup>226</sup> *Idem.* Art. 25.º

<sup>227</sup> *Idem.* Art. 28.º, 1.ª

<sup>228</sup> *Idem.* Art. 28.º 8.ª

Na parte final encontram-se as “Disposições Gerais da Lei” onde se pode ler que “A preparação e execução de todos os Projetos de construção, pertence á Inspeção Geral das Obras Públicas”<sup>229</sup>. O pessoal que integrava as obras públicas era composto por “Oficiais de engenheiros, (...) Oficiais do exército formados em Matemática com conhecimentos especiais (...) Arquitetos da Academia de Belas Artes”<sup>230</sup>.

Os trabalhos nas estradas deviam começar todos ao mesmo tempo e em todo o território<sup>231</sup>. Eram já previstas expropriações e respetivas indemnizações<sup>232</sup>. Quanto à mão-de-obra para a execução das novas estradas e manutenção das existentes, esta sairia da população<sup>233</sup> e do exército.<sup>234</sup> Sem dúvida que a Lei incidia sobre a construção e manutenção das estradas, mas o seu objetivo estava claramente direcionado para a recolha de impostos.

Esta Lei das estradas de 1843, foi um dos primeiros esforços nacionais, “desencadeara o processo”<sup>235</sup>, que visava a modernização e expansão da rede viária nacional que se encontrava, como já foi referido, num estado muito incipiente. Encaixava-se numa estratégia global do estado para o desenvolvimento nacional, sendo este um dos grandes argumentos, tendo logo em 1843 e no ano subsequente levado a um “intenso labor na construção e reconstrução de estradas e pontes”<sup>236</sup>.

A 28 de setembro de 1843 surge um novo Decreto de Lei<sup>237</sup> onde se insere o contrato para as estradas do Minho, amplamente discutido durante a vigência do Setembrismo, nunca tendo então, chegado a ver a luz do dia. Mais uma vez, tratava-se de um contrato feito com o Coronel Lucotte. Tinha como objetivo principal a construção de três itinerários<sup>238</sup>.

#### *1.ª Estrada do Porto a Braga*

---

<sup>229</sup> Idem. Art. 29.º

<sup>230</sup> *Diário da Câmara dos Deputados*, 11 de março de 1843, Ata n.º 55, p. 203.

<sup>231</sup> Lei das Estradas de 26 de julho de 1843, Capítulo 1, Art. 2.º

<sup>232</sup> Idem. Art. 12.º

<sup>233</sup> Idem. Art. 3.º

<sup>234</sup> Idem. Capítulo 2, Art. 30.º

<sup>235</sup> MATOS, Artur Teodoro de – *Transportes e Comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)*. Ponta Delgada: Universidade dos Açores, 1980. Tese de doutoramento. p. 51.

<sup>236</sup> Idem. p. 50.

<sup>237</sup> Decreto de Lei de 28 de setembro de 1843.

<sup>238</sup> MATOS, Artur Teodoro de – *Transportes e Comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)*. Ponta Delgada: Universidade dos Açores, 1980. Tese de doutoramento. p. 45.

*2.<sup>a</sup> « de Braga a Guimarães*

*3.<sup>a</sup> « de Guimarães ao Porto*

O contrato era composto no total por 38 artigos divididos por 3 secções.

*Secção 1.<sup>a</sup>*

*Secção 2.<sup>a</sup> Diligências e carros acelerados.*

*Secção 3.<sup>a</sup> Estipulações comuns.*

Na 1.<sup>a</sup> secção destaca-se entre outros o artigo 4.º que trata da forma como se iriam processar as expropriações.

Nas cidades e vilas a estrada seria feita pela “Empresa” em parceria com o Governo e a sua manutenção seria efetuada pelos municípios<sup>239</sup>. Quanto aos lugares e aldeias seria a “Empresa” a ter a seu cargo a manutenção. Refere ainda que as expropriações ficariam mais uma vez por conta do Governo<sup>240</sup>. Já o “Empresário” receberia o “Direito de Barreira” por um intervalo de tempo não inferior a 30 anos<sup>241</sup>, período durante o qual teria de fazer a manutenção das estradas, recorrendo para tal ao serviço de “cantoneiros”<sup>242</sup>.

Existia a obrigação de utilizar maioritariamente trabalhadores portugueses, só recorrendo aos de outros países quando fosse estritamente necessário<sup>243</sup>. O “Empresário” podia já transferir o contrato para outras “Companhias” ou “Sociedades”, o que se vem a verificar muito rapidamente<sup>244</sup>.

*A constituição da Companhia das Estradas do Minho é resultado da sublocação do contrato de 28 de setembro de 1843, feito entre o Governo e De Claranges Lucotte para o melhoramento das três estradas do Porto a Braga, de Braga a Guimarães e de Guimarães ao Porto*<sup>245</sup>.

---

<sup>239</sup> Decreto de Lei de 28 de setembro de 1843, Secção 1.<sup>a</sup>, Art. 6.º

<sup>240</sup> Idem. Art. 7.º

<sup>241</sup> Idem. Art. 19.º

<sup>242</sup> Idem. Art. 20.º

<sup>243</sup> Idem. Secção 3.º, Art. 1.º

<sup>244</sup> Idem. Art. 8.º

<sup>245</sup> MATOS, Artur Teodoro de – *Transportes e Comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)*. Ponta Delgada: Universidade dos Açores, 1980. Tese de doutoramento. p. 180-181.

Como tal, menos de um mês depois, através de um novo decreto de lei, o contrato é sublocado<sup>246</sup>.

*As estradas de Vila Nova de Famalicão a Viana e do Porto a Penafiel, serão também objeto de reparação, dela se encarregando o próprio Lucotte, a quem se associa (apenas na do Porto a Penafiel) Figueiredo Perry*<sup>247</sup>.

Para estas estradas o contrato foi realizado a 3 de novembro, mais uma vez entre o Governo e De Claranges Lucotte<sup>248</sup>. As estipulações do contrato eram as mesmas do anterior que se aplicava aos outros itinerários da mesma província<sup>249</sup>.

A 10 de abril do ano seguinte o contrato de 24 de outubro de 1843 é novamente sublocado. A primeira sublocação é então anulada, devido à falta, em grande medida, de acionistas suficientes, tal como era exigido nos “estatutos da Companhia das Estradas do Minho”<sup>250</sup>. A companhia saía favorecida pois iria auferir durante 30 anos dos “direitos das barreiras”<sup>251</sup>.

*Iniciados os trabalhos ainda nesse mês, teria a companhia efémera duração, pois os ditos trabalhos viriam a ser entregues à Companhia das Obras Públicas de Portugal em junho de 1845*<sup>252</sup>.

É importante não esquecer e contundentemente referir, que passado mais de um ano da sua aprovação, continuava por todo o país a existir uma enorme repulsa pela Lei de 26 de julho de 1843, em grande parte devido à dificuldade em a executar dada a forte contestação aos impostos que instituiu<sup>253</sup>. Estes novos contratos feitos depois da Lei não estariam de acordo com a mesma. Um outro motivo da contestação seria por ainda não se terem procedido às eleições para a Comissão Central<sup>254</sup>, o que vem a acontecer no final desse ano. Enquanto na Câmara dos Pares são escolhidos o Duque de Palmela<sup>255</sup> e

---

<sup>246</sup> Decreto de Lei de 24 de outubro de 1843.

<sup>247</sup> MATOS, Artur Teodoro de – *Transportes e Comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)*. Ponta Delgada: Universidade dos Açores, 1980. Tese de doutoramento. p. 45.

<sup>248</sup> Idem.

<sup>249</sup> Decreto de Lei de 3 de novembro de 1843.

<sup>250</sup> MATOS, Artur Teodoro de – *Transportes e Comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)*. Ponta Delgada: Universidade dos Açores, 1980. Tese de doutoramento. p. 181.

<sup>251</sup> *Diário da Câmara dos Deputados*, 4 de outubro de 1844, Ata n.º 37, p. 24-25.

<sup>252</sup> MATOS, Artur Teodoro de – *Transportes e Comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)*. Ponta Delgada: Universidade dos Açores, 1980. Tese de doutoramento. p. 181.

<sup>253</sup> *Diário da Câmara dos Deputados*, 4 de outubro de 1844, Ata n.º 37, p. 28-29.

<sup>254</sup> *Diário da Câmara dos Pares*, 1 de dezembro de 1843, Ata n.º 120, p. 1738-1740.

<sup>255</sup> *Diário da Câmara dos Pares*, 6 de dezembro de 1843, Ata n.º 124, p. 1767.



o Conde de Porto Covo, com “23 e 17 votos” respetivamente<sup>256</sup>, na Câmara dos Deputados são designados “três membros” para a futura Comissão Central das Estradas, os eleitos são os “Srs. Gorjão Henriques com 51 votos, o Sr. Félix Pereira com 50 votos e por fim o Sr. Florido com 49 votos”<sup>257</sup>.

“Segundo informação do próprio Lucotte, em 11 de abril de 1844, ter-se-iam já iniciado as obras”<sup>258</sup>. O que podemos aferir ser verdade, pois posteriormente nos *Debates Parlamentares* e apesar de toda esta polémica em torno das estradas da província do Minho “...já lá vão começando os trabalhos das estradas desde o Porto em direção a Guimarães, e desde o Porto a Braga”<sup>259</sup>, onde trabalhavam milhares de pessoas, sendo este número menor nas estações mais frias<sup>260</sup>, no entanto era no Minho onde se trabalhava em maior “escala”<sup>261</sup>. Quanto à estrada de Lisboa ao Porto foi adjudicada, pelo contrato de 10 de abril de 1844, a Pedro Lombré e Companhia, que tinha como responsabilidade da sua edificação e manutenção. Aquando da sua integração posterior na Companhia da Obras Públicas de Portugal poucos quilómetros tinham sido realizados<sup>262</sup>.

A 6 de outubro é apresentado em Decreto de Lei como seria feito o recenseamento de todo aqueles que teriam de contribuir diretamente para as estradas. Esta medida, entre outras, visava responder às exigências da Carta de Lei de 26 de julho de 1843. Como se pode ler no artigo 2.º, seria feito pelas Câmaras Municipais com exceção das duas principais cidades onde, de acordo com o artigo 3.º seria realizado por Comissões Especiais.

*Art. 4.º O recenseamento dos contribuintes conterá:*

*1.º O nome e apelido do individuo.*

*2.º A sua naturalidade.*

*3.º A data da naturalização, se o caso se der.*

---

<sup>256</sup> *Diário da Câmara dos Pares*, 5 de dezembro de 1843, Ata n.º 123, p. 1760.

<sup>257</sup> *Diário da Câmara dos Deputados*, 6 de dezembro de 1843, Ata n.º 165, p. 175.

<sup>258</sup> MATOS, Artur Teodoro de – *Transportes e Comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)*. Ponta Delgada: Universidade dos Açores, 1980. Tese de doutoramento. p. 45.

<sup>259</sup> *Diário da Câmara dos Deputados*, 4 de outubro de 1844, Ata n.º 37, p. 31.

<sup>260</sup> *Diário da Câmara dos Deputados*, 17 de janeiro de 1845, Ata n.º 13, p. 9.

<sup>261</sup> *Idem.* p. 15.

<sup>262</sup> MATOS, Artur Teodoro de – *Transportes e Comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)*. Ponta Delgada: Universidade dos Açores, 1980. Tese de doutoramento. p. 195.

4.º A idade.

5.º A profissão ou emprego que exerce.

6.º O estado.

*E na casa das observações, quaisquer outras indicações que facilitem o conhecimento dos indivíduos recenseados.*

O recenseamento seria entregue às Comissões Fiscais do Imposto das Estradas de acordo com o artigo 6.º.

Para além do recenseamento também são definidos como se processará a recolha do imposto e são apresentadas várias alternativas de pagamento, é também demonstrado como seria realizado o trabalho nas estradas, todo o planeamento e muitas especificações técnicas são apresentadas, entre outros aspetos<sup>263</sup>.

A 19 de dezembro de 1844 é criada Companhia das Obras Públicas de Portugal (COPP) tendo para além das suas competências relativas à construção e manutenção da maior parte das estradas, a tarefa de construir o caminho-de-ferro em Portugal<sup>264</sup>. Importa referir que a COPP incorporou companhias que anteriormente tinham a seu cargo a construção das estradas<sup>265</sup>. “Em 1 de março do ano seguinte é celebrado contrato entre o Governo e a COPP,...”<sup>266</sup>

Num relatório governamental, desta mesma altura, é proposto então o contrato anteriormente referido e também uma outra proposta de lei.

*N.º 1.*

*Proposta de Lei*

*Para a aprovação do Contrato celebrado entre o Governo e Companhia das Obras Publicas de Portugal*<sup>267</sup>.

*N.º 2.*

---

<sup>263</sup> Decreto de Lei de 6 de outubro de 1844.

<sup>264</sup> MATOS, Artur Teodoro de – *Transportes e Comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)*. Ponta Delgada: Universidade dos Açores, 1980. Tese de doutoramento. p. 51.

<sup>265</sup> Idem. p. 181.

<sup>266</sup> Idem. p. 182.

<sup>267</sup> *Diário da Câmara dos Deputados*, 14 de março de 1845, Ata n.º 55S1, p. 7-11.

### *Proposta de Lei*

*Para a substituição e revogação de diversas disposições da Lei de 26 de julho de 1843*<sup>268</sup>.

Seguidamente uma Comissão Especial propõe que sejam aprovados e convertidos em lei<sup>269</sup>. Durante a discussão destes projetos de lei alguns deputados mostravam-se contra as posições adotadas pelo Governo, sendo um desses deputados José Maria Grande que para além de considerar o contrato com a Companhia das Obras Públicas de Portugal extremamente “lesivo”<sup>270</sup>, era também contra a outra proposta pois receava que os impostos se tornassem definitivos<sup>271</sup>.

Cabia então ao Ministro dos Negócios Estrangeiros fazer a defesa dos interesses governamentais.

*As condições deste contrato são tais, que não era possível esperá-las; e quem há um ano dissesse que haveria uma companhia que se apresentasse ao Governo com tão grandes capitais para fazer estradas, com condições tão razoáveis, certamente se cuidaria que estava sonhado; e a companhia realmente parece-me que bem merece do País*<sup>272</sup>.

Contudo e apesar do desacordo existente por parte de alguns parlamentares, todas as propostas presentes no relatório foram aprovadas na Câmara dos Deputados<sup>273</sup> e consequentemente o mesmo se verificou na Câmara dos Pares<sup>274</sup>. Sendo as duas, como tal, convertidas em Lei a 19 de abril.

Apesar de tudo a COPP não atingiu a grande maioria dos seus objetivos<sup>275</sup>.

*O falhanço da Companhia das Obras Públicas está indissoluvelmente ligado ao da construção financeira cabralina. O financiamento das contribuições era garantido por 600 contos anuais provenientes da décima da repartição. A Companhia das Obras Públicas avançava os capitais e procedia à construção por conta do Estado. A*

---

<sup>268</sup> Idem. p. 12.

<sup>269</sup> *Diário da Câmara dos Deputados*, 1 de abril de 1845, Ata n.º 69, p. 10.

<sup>270</sup> *Diário da Câmara dos Deputados*, 3 de abril de 1845, Ata n.º 73, p. 12.

<sup>271</sup> Idem. p. 13-14.

<sup>272</sup> Idem. p. 25.

<sup>273</sup> *Diário da Câmara dos Deputados*, 5 de abril de 1845, Ata n.º 4, p. 26.

<sup>274</sup> *Diário da Câmara dos Pares*, 17 de abril de 1845, Ata n.º 56, p. 440-442.

<sup>275</sup> MATOS, Artur Teodoro de – *Transportes e Comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)*. Ponta Delgada: Universidade dos Açores, 1980. Tese de doutoramento. p. 186.

*supressão do imposto anulou automaticamente o contrato em 22 de maio de 1846, sem que, no que respeita aos caminhos-de-ferro, se tivesse ultrapassado o estado de projeto*<sup>276</sup>.

Esta crise financeira e também a revolta da Maria da Fonte levaram a que em 1846 se desse a “queda dos Cabrais”<sup>277</sup>. A revolta da Maria da Fonte teve como uma das suas principais causas os impostos das estradas e teve também a colaboração dos trabalhadores das estradas<sup>278</sup>. O próprio Ministro dos Negócios Estrangeiros demonstrava o seu espanto perante os tumultos ao afirmar que foi no Minho “que se começaram em grande escala os trabalhos das estradas, nos quais se empregavam 6:000 pessoas, que têm vivido desses trabalhos; ainda assim revoltaram-se”<sup>279</sup>. A população encontrava-se num estado de grande descontentamento, pois eram obrigados a pagar um imposto para o qual não tinham dinheiro e como tal pagavam em trabalho, estavam fartos, e por isso insurgiram-se. A extinção da COPP vem, durante algum tempo, deitar por terra todo e qualquer esforço de transformação viária feito até então e todos os projetos que pudessem ser alvo de futura execução<sup>280</sup>.

---

<sup>276</sup> PINHEIRO, Magda – Investimentos estrangeiros, política financeira e caminhos-de-ferro em Portugal na segunda metade do século XIX. *Análise Social*. Lisboa: Gabinete de Investigações Sociais. Vol. 15, n.º 58 (1979 – 2º), p. 267.

<sup>277</sup> MATOS, Artur Teodoro de – *Transportes e Comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)*. Ponta Delgada: Universidade dos Açores, 1980. Tese de doutoramento. p. 51.

<sup>278</sup> *Diário da Câmara dos Pares*, 20 de abril de 1846, Ata n.º 38S1, p. 1009.

<sup>279</sup> Idem. p. 1010.

<sup>280</sup> MATOS, Artur Teodoro de – *Transportes e Comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)*. Ponta Delgada: Universidade dos Açores, 1980. Tese de doutoramento. p. 185.

### 3.2. As Estradas Após a Revolta da Maria da Fonte

Durante o período posterior às revoltas, nomeadamente da Maria da Fonte e da Patuleia, vivia-se um clima de grande instabilidade no país<sup>281</sup>. Nos *Debates Parlamentares* de inícios de 1848 são enumeradas várias razões para toda esta agitação e são apresentados motivos que teriam originado os tumultos no Minho, sendo como anteriormente referido, o imposto das estradas um dos principais. Para além deste imposto existiram outras causas, como a Lei das contribuições diretas e a Lei dos serviços de saúde<sup>282</sup>.

*Estava em execução a lei das estradas; esta lei que tivera origem na oposição, foi por ela aproveitada para sublevar os povos; o pequeno sacrifício, que se lhes exigia, e que não passava de pontuais de um real por dia foi exagerado a ponto extraordinário; porque em lugar de quatros dias de serviço, a que cada um era obrigado, se proclamava aos povos que seriam obrigados a fazer onze dias de trabalho*<sup>283</sup>.

Esta situação provocou grandes prejuízos em todos os setores nacionais, sendo o das comunicações terrestres um dos mais afetados. Setor este, onde durante a anterior vigência de Costa Cabral se tinha assistido a alguns progressos<sup>284</sup>.

*Em 1848, a opção pelas estradas como esqueleto da rede viária nacional persistia. Para essa opção não era estranho o fracasso da primeira tentativa séria para a construção de caminhos-de-ferro, através da criação da Companhia de Obras Públicas de Portugal*<sup>285</sup>.

Com o intuito de reverter a condição em que as nossas estradas se encontravam, a 10 de julho de 1848 é enviada para a Comissão especial uma “...proposta de lei para a construção e conservação das estradas e caminhos”. Esta Comissão era formada pelos “Srs. Pinheiro Furtado, Barão de Ourém, Lopes Lima, Lopes Branco, Palmeirim,

---

<sup>281</sup> *Diário da Câmara dos Deputados*, 14 de fevereiro de 1848. Ata 10. p. 10-14.

<sup>282</sup> SOUSA, Fernando; MARQUES, A. H. de Oliveira (Coordenação) – Portugal e a Regeneração. SERRÃO, Joel; MARQUES, A. H. Oliveira (Direção) – *Nova História de Portugal*. Lisboa: Editorial Presença. 2004. ISBN 972-23-3257-0. Vol. X. p. 607.

<sup>283</sup> *Diário da Câmara dos Pares*, 31 de janeiro de 1848, Ata n.º 7, p. 113.

<sup>284</sup> *Diário da Câmara dos Deputados*, 25 de fevereiro de 1848, Ata n.º 20, p. 1-2.

<sup>285</sup> ALEGRIA, Maria Fernanda – *A Organização dos Transportes em Portugal 1850-1910: as Vias e o Tráfego*. Lisboa: Centro de Estudos Geográficos, 1990. Tese de doutoramento. p. 51.

Rebello da Silva, e Assis de Carvalho”<sup>286</sup>. Passado um mês é lida a proposta de lei perante os deputados e também é apresentado um relatório da Comissão claramente favorável<sup>287</sup>.

A Comissão apresenta então um projeto de lei que permitisse a criação

*...de um Sistema completo da construção e perpétua conservação de todas as vias de comunicação do Reino.(...)*

*No Projeto, por tanto, que a Comissão tem a honra de pôr na presença de Vossa Majestade, se acham todas as providências, que ela entendeu serem necessárias, para se conseguir o fim de uma Lei completa de vias de comunicação; tratando separadamente da Legislação, que deve regular a construção e conservação das estradas, dos caminhos de Distrito, dos caminhos vicinais, e dos caminhos rurais.*

*As expropriações mereceram o cuidado da Comissão, como lhe cumpria, e sobre esta matéria tratou de conciliar o direito dos Particulares com a necessidade das obras de construção; tornando uma realidade as indemnizações não só das expropriações, mas também das depreciações que sofrerem*<sup>288</sup>.

A Comissão entendia que a rede viária não podia ser somente construída através de “empresas particulares”<sup>289</sup>. Para além das estradas determina também a construção de vários tipos de caminhos, apresentando descrições sobre a sua caracterização<sup>290</sup> assim como, no caso das primeiras, as tabelas correspondentes<sup>291</sup>. Era defendida a criação de “Juntas” para as estradas e definidas as suas atribuições, das quais se destaca a construção, manutenção e tudo o que fosse relacionado com impostos<sup>292</sup>, fixava igualmente qual a sua composição, não sendo os seus cargos remunerados<sup>293</sup>. A principal seria a “Junta Central das Comunicações do Reino”, todas as outras chamar-se-iam “Junta das Comunicações do Distrito”, no número de uma por cada um<sup>294</sup>. Defende, como modo de prover à manutenção das estruturas viárias, a substituição do “direito de barreira” por um “direito de portagem” nas pontes mais recentes e

---

<sup>286</sup> *Diário da Câmara dos Pares*, 10 de julho de 1848, Ata n.º 82, p. 1032.

<sup>287</sup> *Diário da Câmara dos Deputados*, 10 de agosto de 1848, Ata n.º 9, p. 1.

<sup>288</sup> *Idem.* p. 3.

<sup>289</sup> *Idem.* p. 1.

<sup>290</sup> *Idem.* p. 3.

<sup>291</sup> *Idem.* p. 10-11.

<sup>292</sup> *Idem.* p. 2.

<sup>293</sup> *Idem.* p. 4.

<sup>294</sup> *Idem.* p. 3.

futuramente construídas<sup>295</sup>. Um outro imposto, também para proceder à manutenção assim como à construção, seria aplicado sobre “todos os Cidadãos (...) um imposto adicional de 20 por cento sobre as contribuições diretas”, que serviria também para substituir alguns impostos mais antigos<sup>296</sup>. Na construção podiam ser usados “soldados” previamente autorizados pelo Governo e para além do seu ordenado receberiam metade do vencimento dos operários, que exercessem as mesmas funções<sup>297</sup>. São apresentadas quais as competências das Câmaras Municipais<sup>298</sup>. De maneira a ser examinada a proposta de lei é enviada à Comissão Especial<sup>299</sup>. Sendo esta “...Comissão Especial, encarregada de dar o seu Parecer acerca do Projeto das Estradas composta pelo Presidente Sr. Barão de Ourém, Relator Sr. Lopes Branco e para Secretário” o Sr. Rebelo da Silva<sup>300</sup>.

No primeiro mês do ano seguinte uma nova Comissão é criada, desta feita claramente direcionada às estradas, como o seu nome indica, Comissão das Estradas constituída por “António Roberto de Oliveira Lopes Branco, Augusto Xavier Palmeirim, Barão de Vila Nova de Ourém, Eusébio Cândido Cordeiro Pinheiro Furtado, Francisco de Assis de Carvalho, Luiz Augusto Rebelo da Silva e Manoel António Francisco Cerdeira”<sup>301</sup>.

A 6 de fevereiro de 1849 temos então o parecer da Comissão Especial sobre o projeto das estradas, nitidamente favorável. Sendo visto “...como estímulo de Comércio e Civilização”<sup>302</sup>. Depois de dois longos dias de intenso debate sobre se seria ou não adiada a discussão do projeto, foi decidido o seu adiamento por 15 dias<sup>303</sup>.

Os Membros da Comissão, Lopes Branco e Barão de Ourém, que tinham sido nomeados “para Ministros da Coroa”<sup>304</sup> também assinam o parecer. Pois este é anterior à sua nomeação para o Governo. Para os seus lugares entraram Lopes de Lima e Fontes

---

<sup>295</sup> Idem. p. 5.

<sup>296</sup> Idem. p. 2.

<sup>297</sup> Idem. p. 5.

<sup>298</sup> Idem. p. 7-8.

<sup>299</sup> Idem. p. 12.

<sup>300</sup> *Diário da Câmara dos Deputados*, 11 de agosto de 1848, Ata n.º 10, p. 2.

<sup>301</sup> *Diário da Câmara dos Deputados*, 25 de janeiro de 1849, Ata n.º 19, p. 184.

<sup>302</sup> *Diário da Câmara dos Deputados*, 6 de fevereiro de 1849, Ata n.º 28, p. 62.

<sup>303</sup> *Diário da Câmara dos Deputados*, 7 de fevereiro de 1849, Ata n.º 29, p. 110.

<sup>304</sup> *Diário da Câmara dos Deputados*, 1 de fevereiro de 1849, Ata n.º 25, p. 5.

Pereira de Melo<sup>305</sup>. A nova Comissão das Estradas escolheu “para seu Presidente o Sr. Deputado Eusébio Cândido, para Relator o Sr. Deputado Fontes de Melo, e para Secretário” Augusto Xavier Palmeirim. Fontes Pereira de Melo não concordava com o projeto e como tal não queria ser relator, apesar disso manteve-se na Comissão, Lopes de Lima também não queria pertencer à Comissão<sup>306</sup>.

Passado cerca de meio mês, continua-se então a discussão na generalidade do “Projeto n.º 103, sobre Estradas”<sup>307</sup>. Alguns dos deputados apesar de serem a favor do projeto na generalidade, discordavam em alguns artigos que o compunham, competia aos membros da Comissão das Estradas, nomeadamente a Augusto Xavier Palmeirim fazer a defesa do mesmo<sup>308</sup>. Para Passos Pimentel os impostos não seriam suficientes para todas as despesas das estradas<sup>309</sup>. No caso de Fontes Pereira de Melo, partilhava da opinião do deputado anterior, defendia que eram necessários os tão aclamados *melhoramentos materiais*, mas mostrava-se contra este projeto nomeadamente quanto aos impostos. Pois era escasso em informações sobre benefícios e custos o que no seu entender seria muito oneroso para o Estado, que certamente, mesmo com os tributos auferidos não teria capacidade para fazer face a tão grande despesa, defendia um “Sistema Misto das Empresas, e o direito das barreiras”, porque só assim seria possível construir estradas. Era a favor, no que toca à construção, primeiro das estradas principais e ao emprego de soldados nas obras, não estava de acordo com a maneira segundo a qual se processariam as expropriações<sup>310</sup>.

Existiam portanto posições favoráveis e desfavoráveis como em outros projetos anteriormente discutidos. Os debates eram essencialmente sobre impostos, se a rede viária devia ser feita pelo Estado ou por privados e também sobre como se efetuariam as expropriações. Um mês depois, e após demorados e intensos debates, é aprovado na generalidade<sup>311</sup>.

---

<sup>305</sup> *Diário da Câmara dos Deputados*, 6 de fevereiro de 1849, Ata n.º 28, p. 67.

<sup>306</sup> *Diário da Câmara dos Deputados*, 23 de fevereiro de 1849, Ata n.º 41, p. 278-279.

<sup>307</sup> *Diário da Câmara dos Deputados*, 24 de fevereiro de 1849, Ata n.º 42, p. 308.

<sup>308</sup> *Idem.* p. 308-316.

<sup>309</sup> *Idem.* p. 309.

<sup>310</sup> *Diário da Câmara dos Deputados*, 26 de fevereiro de 1849, Ata n.º 43, p. 330-332.

<sup>311</sup> *Diário da Câmara dos Deputados*, 24 de março de 1849, Ata n.º 66, p. 279.



Passados uns dias entra-se na especialidade<sup>312</sup>, mas de imediato é proposto o seu adiamento para serem analisadas pela Comissão das Estradas, as propostas de alterações de alguns deputados, o que se vem a verificar<sup>313</sup>, mas com a demora no surgimento de uma nova lei algumas autarquias como a Câmara Municipal do Porto reclamam por uma nova lei das estradas, pois as existentes estavam a ficar muito degradadas, nomeadamente as vias do Minho<sup>314</sup>.

Entretanto em junho chega novamente ao poder António Bernardo da Costa Cabral, dando início ao chamado 2º. Cabralismo. Surge então um novo relatório da Comissão.

*Relatório. — Senhores. A comissão especial das estradas, tendo reconsiderado o projeto n.º103 com o propósito de o simplificar, destinando-o apenas à feitura das estradas principais do Reino, e deixando à lei ordinária o pertencente aos caminhos vicinais, e de concelho, tem a honra de vos apresentar outro projeto, contendo as bases que entendeu suficientes e claras sobre a maneira porque aquele ramo de trabalhos públicos deve ser empreendido; e também condicionadas as empresas que queiram votar-se à criação desta futura riqueza do país. A comissão, conservando o pensamento principal do anterior projeto, isto é, a influência e preponderância do Governo, não cerrou as portas, mas antes oferece campo definido e seguro à indústria particular;*  
...<sup>315</sup>

Neste projeto as estradas tanto poderiam ficar a cargo do erário público ou da iniciativa privada, as verbas para a sua execução e manutenção adviriam do “orçamento de Estado” num valor nunca inferior a “300 contos”, e dos direitos de passagem nas “diversas barreiras, portagens e barcas de passagem”<sup>316</sup>. As indemnizações em caso de expropriação seriam feitas de acordo com “a Lei de 17 de abril de 1838, confirmada pela Lei de 30 de julho de 1839; ou quaisquer outras que vigorem ao tempo que tiver lugar a indemnização”<sup>317</sup>. Como vemos diferente do anterior, este é um novo projeto de

---

<sup>312</sup> *Diário da Câmara dos Deputados*, 27 de março de 1849, Ata n.º 68, p. 301.

<sup>313</sup> *Idem.* p. 309.

<sup>314</sup> *Diário da Câmara dos Deputados*, 14 de junho de 1849, Ata n.º 126, p. 159.

<sup>315</sup> *Diário da Câmara dos Deputados*, 22 de junho de 1849, Ata n.º 132, p. 251.

<sup>316</sup> *Idem.*

<sup>317</sup> *Idem.* p. 252.

lei e como tal o anterior foi abandonado. Entra em discussão na generalidade<sup>318</sup>, mas de imediato e mais uma vez é adiada<sup>319</sup>, até ao Governo o analisar devidamente.

Logo que regressa a discussão é aprovado na generalidade e passa-se à discussão na especialidade<sup>320</sup>. É aprovado artigo 1.º<sup>321</sup>, tendo o § único deste mesmo artigo sido eliminado<sup>322</sup>. O artigo 2.º foi aprovado com alterações. Em vez dos 300 contos provenientes do orçamento, seriam 200 contos através de empréstimo<sup>323</sup>. Em seguida foi aprovada a eliminação de todos os artigos até ao 12.º<sup>324</sup>, que foi aprovado<sup>325</sup>. No dia seguinte foram aprovadas as tabelas<sup>326</sup>.

O projeto de lei passa agora para a Câmara dos Pares.

*O Sr. Presidente do Conselho ... O que este projeto se pretende é autorizar o Governo a fazer alguma coisa daqui até janeiro, para poder dar princípio aos estudos preliminares. Em janeiro o Governo há de apresentar uma proposta de lei sobre estradas porque é o 1.º a reconhecer que esta lei não satisfaz a tudo o que se precisa a este respeito definitivamente.*

*Este projeto é por conseguinte provisório; mas habilita o Governo a conservar esses estudos sem os quais não é possível, que se possam fazer estradas, e por esse lado é tão útil quanto é inofensivo; e por isso não deve causar tantos receios ao digno Par.*<sup>327</sup>

Apesar de ter gerado tanta discussão na outra Câmara foi rapidamente aprovado nesta, tanto na generalidade como na especialidade, todos os artigos e tabelas<sup>328</sup>. De um projeto de lei tão complexo chegamos a uma Lei muito mais simplificada, com apenas três artigos. A Lei de 9 de julho de 1849 apresenta os meios de sustentação das estradas e as tabelas para todo o país<sup>329</sup>. No entanto teve alguns resultados práticos. “Com efeito,

---

<sup>318</sup> Idem. p. 256.

<sup>319</sup> Idem. p. 266.

<sup>320</sup> *Diário da Câmara dos Deputados*, 3 de julho de 1849, Ata n.º 140, p. 21.

<sup>321</sup> Idem. p. 30.

<sup>322</sup> *Diário da Câmara dos Deputados*, 4 de julho de 1849, Ata n.º 142, p. 34.

<sup>323</sup> Idem. p. 35.

<sup>324</sup> Idem. p. 37.

<sup>325</sup> Idem. p. 38.

<sup>326</sup> *Diário da Câmara dos Deputados*, 5 de julho de 1849, Ata n.º 143, p. 45.

<sup>327</sup> *Diário da Câmara dos Pares*, 7 de julho de 1849, Ata n.º 85, p. 864.

<sup>328</sup> Idem.

<sup>329</sup> Lei de 9 de julho de 1849.

em agosto de 1849 principiou enfim a construção de estradas macadamizadas. A primeira ligava Vendas Novas a Elvas”<sup>330</sup>.

A 17 de janeiro de 1850 é escolhida uma nova Comissão das Estradas. Sendo composta pelos “Srs. Agostinho Nunes da Silva Fevereiro, António Roberto de Oliveira Lopes Branco, Barão de Vila Nova de Ourém, Eusébio Cândido Cordeiro Pinheiro Furtado, Inocêncio José de Sousa, José Bernardo da Silva Cabral, Luiz Augusto Rebelo da Silva”<sup>331</sup>. Em Abril nomeado “para seu Presidente o Sr. Silva Cabral, para Relator o Sr. Lopes Branco, e para Secretário Inocêncio José de Sousa”<sup>332</sup>. No mês seguinte a Comissão de Estradas pediu também “que lhe sejam agregados os Srs. Agostinho Albano, Lopes de Lima, e Palmeirim”<sup>333</sup>.

Embora houvesse legislação relativamente recente, esta não se refletia nos trabalhos das estradas os quais não avançavam muito. Contava-se para tal com cerca de 1500 trabalhadores um número claramente insuficiente e isto apesar de existir grande vontade por parte da população nas melhorias das suas comunicações<sup>334</sup>. É importante lembrar que dois anos antes esse número era cerca de 11.000 trabalhadores<sup>335</sup>.

O deputado Cunha Sotto Maior entendia

*...que estradas no papel está esta Câmara muito acostuada a tê-las, mas o País não se satisfaz com elas; já tivemos estradas no papel em 1848, em 1849, e talvez as tenhamos ainda em 1850. Se não houver outros meios de comunicação, além de Propostas de Lei, como até aqui, ainda que S. Ex.<sup>a</sup> mande alcatifar o país todo com os seus Relatórios, não traz cá um só saco de trigo.*<sup>336</sup>

Ao que o Ministro do Reino respondia com falta de meios<sup>337</sup>.

A 26 de julho surge um novo projeto de lei sobre estradas, que entra em discussão tendo o aval por parte da Comissão das Estradas<sup>338</sup>.

---

<sup>330</sup> SERRÃO, Joel (Direção) – *Transportes*. In *Dicionário da História de Portugal*. Lisboa: [s.n.], 1971. Vol. IV. p. 200.

<sup>331</sup> *Diário da Câmara dos Deputados*, 17 de janeiro de 1850, Ata n.º 14, p. 43.

<sup>332</sup> *Diário da Câmara dos Deputados*, 10 de abril de 1850, Ata n.º 70, p. 128.

<sup>333</sup> *Diário da Câmara dos Deputados*, 28 de maio de 1850, Ata n.º 103, p. 335.

<sup>334</sup> *Diário da Câmara dos Deputados*, 26 de janeiro de 1850, Ata n.º 21, p. 141.

<sup>335</sup> *Diário da Câmara dos Deputados*, 25 de fevereiro de 1848, Ata n.º 20, p. 1-2.

<sup>336</sup> *Diário da Câmara dos Deputados*, 13 de abril de 1850, Ata n.º 72, p. 168.

<sup>337</sup> Idem.

Maria Fernanda Alegria<sup>339</sup> faz alusão a uma outra Comissão que também analisou este projeto foi a Comissão do Orçamento, que se mostrava favorável aos impostos definidos, mas apresentava reparos em relação aos direitos de passagem que em meios mais pequenos e isolados deveriam ser reformulados para assim ser garantida a ordem pública<sup>340</sup>.

Depois de o projeto estar apresentado e de ter tido pareceres favoráveis, tanto por parte da Comissão das Estradas como da Comissão do Orçamento, passou-se de imediato à sua discussão na especialidade<sup>341</sup>. Neste debate o artigo 8.º suscitou alguma discussão, como não poderia deixar de ser sempre que se trata de matéria tão suscetível de contestação quanto os impostos<sup>342</sup>. Outro artigo muito debatido foi o artigo 10.º que obtém aprovação com uma emenda da Comissão<sup>343</sup>. Este artigo 10.º era referente aos locais onde se estabeleceriam as “barreiras” e “portagens”<sup>344</sup>. Os últimos artigos foram aprovados a 1 de julho de 1850<sup>345</sup>, assim como as tabelas e os mapas<sup>346</sup>. Após dois dias a redação final do projeto de lei das estradas é aprovada para seguir para a Câmara dos Pares<sup>347</sup>. Passando ainda pela Comissão de Administração Pública<sup>348</sup>.

Entretanto chega à Câmara dos Pares com o parecer favorável da Comissão, e tem lugar a discussão do projeto na generalidade<sup>349</sup>, sendo logo aprovado<sup>350</sup>. Na especialidade a votação termina a 16 de julho. Nesta Câmara somente um artigo sofreu alterações, o artigo 14.º, que regulamentava as condições em que os particulares poderiam realizar obras relativas às estradas<sup>351</sup>. Foi aprovado com uma “emenda” do Conde de Lavradio<sup>352</sup>.

---

<sup>338</sup> *Diário da Câmara dos Deputados*, 26 de junho de 1850, Ata n.º 123, p. 417-418.

<sup>339</sup> ALEGRIA, Maria Fernanda – *A Organização dos Transportes em Portugal 1850-1910: as Vias e o Tráfego*. Lisboa: Centro de Estudos Geográficos, 1990. Tese de doutoramento. p. 105.

<sup>340</sup> *Diário da Câmara dos Deputados*, 26 de junho de 1850, Ata n.º 123, p. 420.

<sup>341</sup> *Idem*. p. 422.

<sup>342</sup> *Diário da Câmara dos Deputados*, 27 de junho de 1850, Ata n.º 124, p. 424-437.

<sup>343</sup> *Idem*. p. 440- 448.

<sup>344</sup> *Diário da Câmara dos Deputados*, 26 de junho de 1850, Ata n.º 123, p. 419.

<sup>345</sup> *Diário da Câmara dos Deputados*, 1 de julho de 1850, Ata n.º 126, p. 10.

<sup>346</sup> *Idem*. p. 14.

<sup>347</sup> *Diário da Câmara dos Deputados*, 3 de julho de 1850, Ata n.º 128, p. 50.

<sup>348</sup> *Diário da Câmara dos Pares*, 5 de julho de 1850, Ata n.º 72, p. 884.

<sup>349</sup> *Diário da Câmara dos Pares*, 13 de julho de 1850, Ata n.º 79, p. 1031.

<sup>350</sup> *Idem*. p. 1033.

<sup>351</sup> *Diário da Câmara dos Pares*, 16 de julho de 1850, Ata n.º 81, p. 1250.

<sup>352</sup> *Idem*. p. 1251.

*Esta emenda é concebida nos termos seguintes, salva a redação:*

*«Proponho que nenhuma obra possa ser da, das, ou contratada por empresas ou companhias mas sim que frações de estradas possam ser dadas por empreitadas.»*<sup>353</sup>

Mais uma vez a Câmara dos Pares mostrou-se muito mais célere em todo o processo de debate e votação.

Depois das alterações entretanto feitas, pela Câmara dos Pares, ao projeto, este é enviado novamente para a Câmara dos Deputados<sup>354</sup>, onde chega a 18 de julho. Sendo de imediato remetido à Comissão Especial de Estradas para deliberar sobre essas mesmas alterações. A Comissão rapidamente dá o seu parecer<sup>355</sup>, mais uma vez favorável, visto as modificações não serem significativas. É aprovado pela Câmara dos Deputados<sup>356</sup>, dando origem então à Lei de 22 de julho de 1850<sup>357</sup>, bastante mais completa que a aprovada no ano anterior que era de caráter meramente transitório. Esta Lei determinava tipos e características das comunicações terrestres, meios monetários para a sua construção e manutenção, barreiras e portagens. Estas últimas tinham de obedecer a uma série de condições pré estabelecidas para poderem ser aplicadas, definia também quem delas ficava isento<sup>358</sup>.

Maria Fernanda Alegria refere-a como sendo “a primeira lei sobre a moderna rede de estradas” pois a partir deste momento a sua edificação “fica regulamentada e passa a ser sistemática”<sup>359</sup>. Destaca ainda alguns artigos que considera serem os mais importantes<sup>360</sup>, desses dá-se relevo ao artigo 8.º que definia os impostos que seriam aplicados e também as penas a que os funcionários públicos estariam sujeitos, caso desses mesmos impostos se apropriassem ilicitamente<sup>361</sup>.

Importante é também referir que, de acordo com o artigo 18.º, ficava o Governo obrigado a apresentar às Cortes um relatório anual de tudo o que estava relacionado com

---

<sup>353</sup> Idem. p. 1250.

<sup>354</sup> *Diário da Câmara dos Pares*, 17 de julho de 1850, Ata n.º 82, p. 1258.

<sup>355</sup> *Diário da Câmara dos Deputados*, 18 de julho de 1850, Ata n.º 140, p. 223.

<sup>356</sup> *Diário da Câmara dos Deputados*, 19 de julho de 1850, Ata n.º 141, p. 224.

<sup>357</sup> Lei de 22 de julho de 1850.

<sup>358</sup> ALEGRIA, Maria Fernanda – *A Organização dos Transportes em Portugal 1850-1910: as Vias e o Tráfego*. Lisboa: Centro de Estudos Geográficos, 1990. Tese de doutoramento. p. 104-105.

<sup>359</sup> Idem. p. 104.

<sup>360</sup> Idem. p. 104-107.

<sup>361</sup> *Diário da Câmara dos Deputados*, 26 de junho de 1850, Ata n.º 123, p. 418-419.

as estradas. Até ao final do ano surgem várias portarias que visavam complementar esta Lei. Disso são exemplo, entre outras, a Portaria de 17 de setembro de 1850<sup>362</sup> referente a impostos e a Portaria de 18 de outubro de 1850<sup>363</sup> regulamentava a responsabilidade das autoridades fiscalizadores do Estado e das Câmaras Municipais.

Chega o ano de 1851 e é nomeada uma nova Comissão de Estradas, composta maioritariamente por elementos que pertenciam às dos anos anteriores. São eles “António Maria Fontes Pereira de Melo, António Roberto de Oliveira Lopes Branco, Augusto Xavier Palmeirim, Eusébio Cândido Cordeiro Pinheiro Furtado, Inocêncio José de Sousa, José Bernardo da Silva Cabral, José Maria Eugénio de Almeida”<sup>364</sup>. Para “Presidente” é escolhido “o Sr. Pinheiro Furtado, para Relator o Sr. I. J. de Sousa, e para Secretario Palmeirim”<sup>365</sup>.

“Em começos de 1851 o desprestígio do Cabralismo era quase total. A oposição preparou um movimento revolucionário que lhe pusesse termo”. Tem então lugar o fim do 2.º Cabralismo dando assim início à Regeneração<sup>366</sup>.

*As decisões que não se tomam nos governos de Costa Cabral (ou que se tomam e não se concretizam), serão postas em prática (e algumas alteradas) por Fontes Pereira de Melo e seus sucessores*<sup>367</sup>.

Entretanto no relatório do Ministério dos Negócios do Reino de meados de 1852, fica-se a saber que trabalhos foram feitos nas estradas, no ano anterior<sup>368</sup>. As estradas em Portugal por esta altura continuavam em mau estado, procedendo-se em muitos casos somente a obras de manutenção que na grande maioria dos casos pouco adiantavam.

Até esta altura tinham sido construídos cerca de 200 quilómetros de “estradas macadamizadas”. Em 30 de agosto de 1852 é criado o Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria, tendo logo, entre 1852 e 1853, construído quase o dobro dos

---

<sup>362</sup> Portaria de 17 de setembro de 1850.

<sup>363</sup> Portaria de 18 de outubro de 1850.

<sup>364</sup> *Diário da Câmara dos Deputados*, 17 de janeiro de 1851, Ata n.º 18, p. 62.

<sup>365</sup> *Diário da Câmara dos Deputados*, 7 de fevereiro de 1851, Ata n.º 31, p. 58.

<sup>366</sup> SOUSA, Fernando; MARQUES, A. H. de Oliveira (Coordenação) – Portugal e a Regeneração. SERRÃO, Joel; MARQUES, A. H. Oliveira (Direção) – *Nova História de Portugal*. Lisboa: Editorial Presença. 2004. ISBN 972-23-3257-0. Vol. X. p. 618.

<sup>367</sup> ALEGRIA, Maria Fernanda – *A Organização dos Transportes em Portugal 1850-1910: as Vias e o Tráfego*. Lisboa: Centro de Estudos Geográficos, 1990. Tese de doutoramento. p. 55.

<sup>368</sup> *Diário da Câmara dos Deputados*, 30 de junho de 1852, Ata n.º 101, p. 45.

quilómetros existentes. Durante toda a década são construídos em média 100 quilómetros por ano<sup>369</sup>. No entanto, em meados do século XIX, a viagem do Porto a Lisboa demorava ainda sete dias<sup>370</sup>. Apesar de, a partir daqui se assistir a um incremento na construção viária, as atenções rapidamente se centrarão no caminho-de-ferro que era visto como o grande catalisador nacional. Maria Fernanda Alegria<sup>371</sup> e mais tarde Elsa Pacheco<sup>372</sup> fazem referência à proposta de lei de 28 de fevereiro de 1854 onde é delineado um “Sistema Geral das Comunicações do Reino”. Nesta proposta é traçado um plano que visava interligar as diferentes vias de comunicação (mapa 4). Enquanto que noutros países europeus o caminho-de-ferro já se encontrava mais desenvolvido, no território nacional achava-se ainda em fase de projeto<sup>373</sup>, no entanto mantinha um papel de destaque em contraste com o papel secundário das estradas<sup>374</sup>. Anos mais tarde, nos mapas europeus sobre a rede ferroviária, já várias linhas entravam no nosso país, isto apesar de só estarem construídos 69 quilómetros de linha<sup>375</sup> (mapa 5). Apesar de tudo é clara a ênfase que se irá dar durante o período posterior da Regeneração aos *melhoramentos materiais* como ponto de partida para o desenvolvimento de Portugal.

---

<sup>369</sup> ALEGRIA, Maria Fernanda – *A Organização dos Transportes em Portugal 1850-1910: as Vias e o Tráfego*. Lisboa: Centro de Estudos Geográficos, 1990. Tese de doutoramento. p. 100-101.

<sup>370</sup> Idem. p. 101.

<sup>371</sup> Idem. p. 58.

<sup>372</sup> PACHECO, Elsa – *Alteração das acessibilidades e dinâmicas territoriais na Região Norte: expectativas, intervenções e resultantes*. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, GEDES, 2001. Tese de doutoramento. p. 107.

<sup>373</sup> ALEGRIA, Maria Fernanda – *A Organização dos Transportes em Portugal 1850-1910: as Vias e o Tráfego*. Lisboa: Centro de Estudos Geográficos, 1990. Tese de doutoramento. p. 58.

<sup>374</sup> PACHECO, Elsa – *Alteração das acessibilidades e dinâmicas territoriais na Região Norte: expectativas, intervenções e resultantes*. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, GEDES, 2001. Tese de doutoramento. p. 109-110.

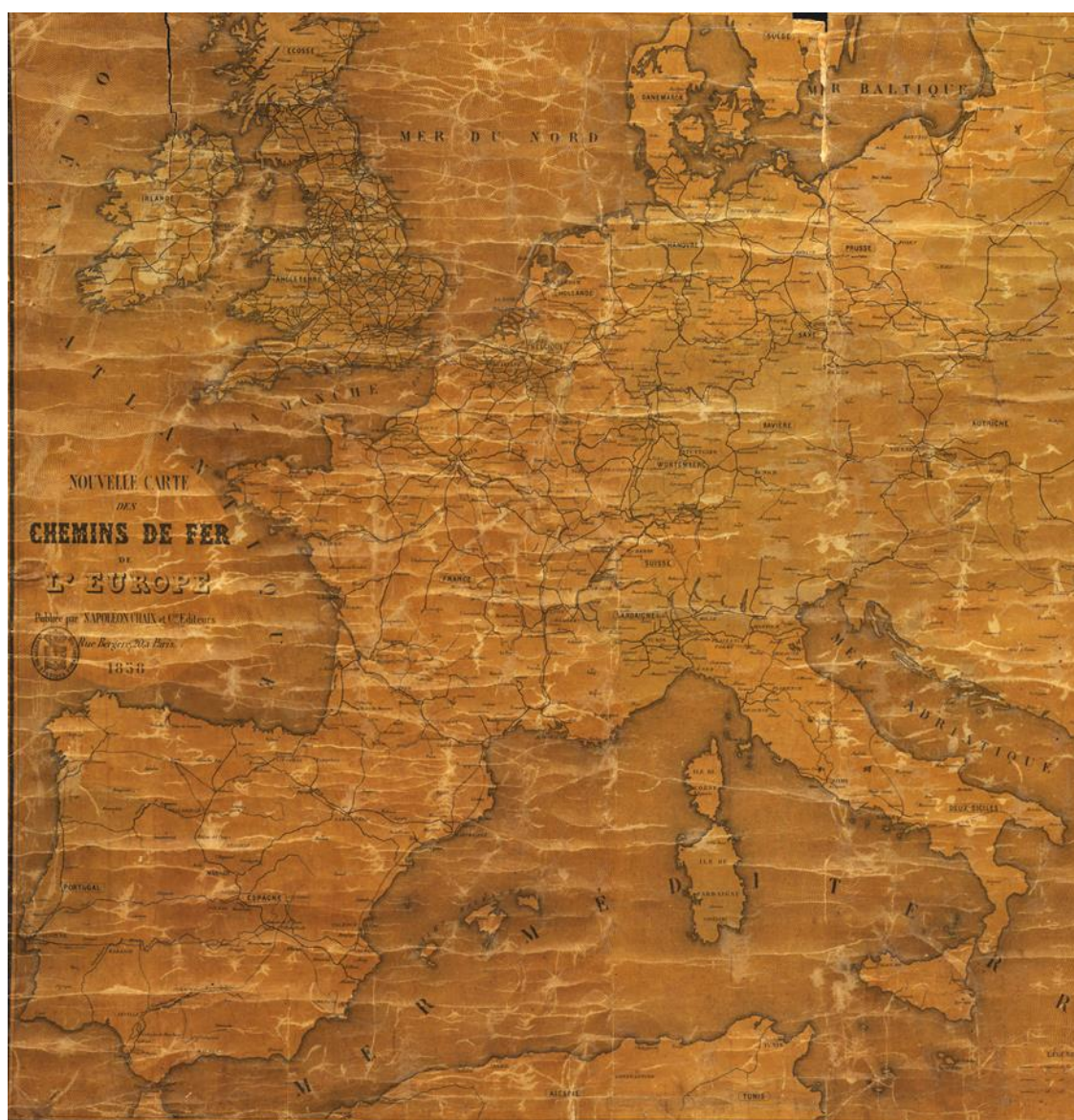
<sup>375</sup> ALEGRIA, Maria Fernanda – *A Organização dos Transportes em Portugal 1850-1910: as Vias e o Tráfego*. Lisboa: Centro de Estudos Geográficos, 1990. Tese de doutoramento. p. 216.



Mapa 4 – Sistema Geral das Comunicações do Reino a que se refere a Proposta de Lei datada de 28 de Fevereiro de 1854<sup>376</sup>.

<sup>376</sup> Sistema Geral das Comunicações do Reino a que se refere a Proposta de Lei datada de 28 de Fevereiro de 1854. [Em linha]. Lisboa: 1854. [Consult. 10 set. 2015]. Disponível em WWW: <URL:<http://purl.pt/3407>>





Mapa 5 – Nouvelle carte des chemins de fer de l'Europe, 1858<sup>377</sup>.

<sup>377</sup> Nouvelle carte des chemins de fer de l'Europe. [Em linha]. Paris : Napoléon Chaix, 1858. [Consult. 10 set. 2015]. Disponível em WWW: <URL:<http://purl.pt/4502>>

## Conclusão

Com esta investigação, sobre a rede viária nacional, procurou-se alcançar uma melhor compreensão do contributo das estradas de então, ainda que parco, para o desenvolvimento nacional. Os fatores que influenciaram o Estado, na criação de leis que permitiram lançar uma nova rede viária, foram claramente económicos, esse era, sem dúvida o grande argumento que se sobrepunha a todos os outros. Através da consulta dos *Debates Parlamentares* e da *Legislação Régia*, foi possível identificar qual o impacto das leis ao nível da criação de novas infraestruturas viárias e no desenvolvimento das existentes, impacto este pouco significativo. A escolha destas fontes deveu-se principalmente, tal como referido inicialmente, ao facto de se querer analisar maioritariamente a influência do poder central no processo de desenvolvimento das estradas. Contudo existiu também pressão por parte dos poderes periféricos. Para responder às suas pretensões as Câmaras Municipais lutavam constantemente contra a falta de fundos para as suas estradas e caminhos, chamando, sempre que possível, a atenção do Governo Central para o estado intransitável em que se encontravam e pediam, como tal medidas para fazer face a esta situação<sup>378</sup>. Pediam então para que os impostos recolhidos dentro do seu território, pelo menos parte deles, fossem para a construção e manutenção das suas estradas<sup>379</sup>. Outras, como a Câmara Municipal de São Pedro do Sul, pediam o estabelecimento de uma barreira, sendo os seus direitos canalizados para a conservação das vias<sup>380</sup>. Autarquias como a de Arcos de Valdevez são contra os impostos para as estradas instaurados pela Lei de 26 de julho de 1843, dispondo-se somente a pagar quando vissem as suas reivindicações satisfeitas, o que neste caso seria a inclusão no plano, da construção de estradas<sup>381</sup> no seu concelho<sup>382</sup>. Estas reclamações, das quais são apresentados alguns exemplos eram uma constante ao longo de todas as legislaturas abordadas. Uma outra maneira de obter verbas, por parte das autarquias, para as estradas e caminhos era recorrendo a empréstimos. As Câmaras Municipais de Lisboa e Porto contraíram igualmente empréstimos para as estradas gerais, que eram responsabilidade do Governo<sup>383</sup>. Em torno de Lisboa nesta data

---

<sup>378</sup> *Diário da Câmara dos Deputados*, 18 de fevereiro de 1840, Ata n.º 39, p. 202.

<sup>379</sup> *Diário da Câmara dos Deputados*, 20 de fevereiro de 1840, Ata n.º 41, p. 236.

<sup>380</sup> *Diário da Câmara dos Deputados*, 30 de setembro de 1840, Ata n.º 97, p. 483.

<sup>381</sup> *Diário da Câmara dos Deputados*, 19 de janeiro de 1844, Ata n.º 15, p. 148.

<sup>382</sup> *Diário da Câmara dos Deputados*, 20 de janeiro de 1844, Ata n.º 16, p. 172.

<sup>383</sup> *Diário da Câmara dos Pares*, 2 de abril de 1850, Ata n.º 32, p. 398.

existiam também estradas em estado lastimoso, se isto acontecia em redor da capital, imagine-se então o que seria no resto do país<sup>384</sup>. O deputado Lopes de Lima refere a 10 de agosto de 1848 que as “estradas do Minho tinham um prejuízo de 150 contos” e que com o rigor das estações essa situação iria certamente piorar<sup>385</sup>. Esta opinião é partilhada pela Câmara Municipal do Porto que, quase um ano depois, reclama por uma nova lei das estradas, pois as estradas entretanto feitas estavam a ficar muito degradadas, nomeadamente as do Minho<sup>386</sup>. Podemos então concluir que o Poder Central não cumpria com as suas obrigações para com as entidades locais.

A leitura dos *Debates Parlamentares* permitiu tomar conhecimento da opinião dos políticos que discutiam estas questões das estradas. De uma maneira geral convergiam na ideia de que era preciso estradas para o país mas divergiam consoante as estratégias a seguir para as obter, situação que se podia observar durante os infindáveis debates que antecederiam a aprovação legislativa. É também preciso recordar que muitos deles eram provenientes de pontos do país onde as comunicações se encontravam em muito mau estado e como tal queriam ver as suas regiões servidas por uma rede que lhes permitisse deslocarem-se, o mais rápido possível, entre a sua terra e a capital. Estes políticos representavam ainda os interesses das companhias privadas, sendo este um dos assuntos que esta dissertação pôs em evidência, dado a sua grande relevância. Um desses exemplos é o Barão de Vila Nova de Foz Côa, que tem uma posição de defesa em relação à empresa responsável pela construção da estrada de Lisboa ao Porto.

*... e se acaso se quizer que um dia tenhamos estradas, é necessário auxiliar a Empresa para ela não vir pedir por misericórdia que se rescinda seu contrato, e se lhe paguem aquelas despesas que tem feito. O zelo que a Empresa tem tido é incalculável; não podendo o Governo fazer as expropriações, ela mesma tem adiantado algum dinheiro para este fim; tem constantemente trabalhado, e feito todos os esforços para levar as obras adiante: entretanto tem aí os seus capitais empenhados, e para os receber, e tornar seu emprego útil a si, e ao Estado é que pede este benefício. Ela conhece que não tem direito nenhum a ele, porque o contrato está feito; mas pede que o*

---

<sup>384</sup> *Diário da Câmara dos Deputados*, 15 de julho de 1848, Ata n.º 13, p. 13-15.

<sup>385</sup> *Diário da Câmara dos Deputados*, 10 de agosto de 1848, Ata n.º 9, p. 12.

<sup>386</sup> *Diário da Câmara dos Deputados*, 14 de junho de 1849, Ata n.º 126, p. 159.

*Governo a auxilie, que é o que se faz em todas as Nações onde se quer que as Empresas úteis sejam animadas e prosperem*<sup>387</sup>.

O contributo destas companhias para a situação ruínosa a que muitas das estradas chegaram, é em muitos casos inegável, tinham claras pretensões em lucrar. O seu intuito primordial era o de gerar dinheiro, pois em muitas das obras em que participaram, nunca chegaram a terminá-las, levando conseqüentemente a posterior intervenção estatal, o que com o passar dos anos fez aumentar o número de estradas a cargo do Estado<sup>388</sup>. Relativamente aos contratos que faziam com o Estado, ficava estipulado por quantos anos iriam manter a concessão dos direitos de barreira e de portagem, este era um aspeto de vital importância e conseqüentemente transversal a toda a legislação, referente a estes contratos. Embora tivessem teoricamente um papel preponderante no desenvolvimento dos interesses públicos, eram sobretudo movidas por interesses particulares<sup>389</sup>.

Um aspeto que podemos concluir da análise das Fontes, é o de que os impostos desempenhavam um papel fulcral na construção e manutenção das estradas. Tanto as discussões nos *Debates Parlamentares* como a legislação investigada incidem permanentemente nesse tópico. Sendo a legislação em muitos casos claramente direcionada para a sua cobrança. Direitos de passagem, tanto em barreiras, pontes e barcas constituíam disso exemplo<sup>390</sup>. Interessa também referir outros impostos para as estradas, muito específicos, como o caso de um imposto sobre o vinho da Madeira que era exportado<sup>391</sup>, ou anos mais tarde um imposto sobre o sal que entrasse “pela barra do Rio Minho”, neste caso destinado maioritariamente para pontes próximas a Caminha<sup>392</sup>. Contudo os impostos mais relevantes seriam aqueles que implicavam o contributo direto das populações nos trabalhos das estradas. Muitos dos trabalhadores agrícolas irão trabalhar nas estradas, aquando da passagem dos trabalhos nas suas localidades ou

---

<sup>387</sup> *Diário da Câmara dos Senadores*, 19 de julho de 1839, Ata n.º 112, p. 1793.

<sup>388</sup> ALEGRIA, Maria Fernanda – *A Organização dos Transportes em Portugal 1850-1910: as Vias e o Tráfego*. Lisboa: Centro de Estudos Geográficos, 1990. Tese de doutoramento. p. 101.

<sup>389</sup> CABRAL, Manuel Villaverde – *O Desenvolvimento do Capitalismo em Portugal no século XIX*. 3ª ed. Ver. Lisboa: A regra do Jogo, 1981. p. 130-131.

<sup>390</sup> MATOS, Artur Teodoro de – *Transportes e Comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)*. Ponta Delgada: Universidade dos Açores, 1980. Tese de doutoramento. p. 199-203.

<sup>391</sup> *Diário da Câmara dos Deputados*, 12 de julho de 1841, Ata n.º 80, p. 116.

<sup>392</sup> *Diário da Câmara dos Pares*, 23 de junho de 1848, Ata n.º 74, p. 892.

regiões, como pagamento de impostos<sup>393</sup>. No Governo de Costa Cabral, surgem medidas legislativas nesse sentido, que alargam este contributo a todo o território, com a Lei das Estradas de 26 de julho de 1843<sup>394</sup>.

Para além da população geral, os trabalhadores eram em muitos casos militares, desempenhando sobretudo funções de supervisionamento. Era usual os presos serem obrigados a cumprir penas de trabalho nas estradas<sup>395</sup>. A nacionalidade, género e idade dos trabalhadores eram definidas em grande medida pela legislação, assim como as suas funções e o seu número. Contudo a quantidade de trabalhadores nas estradas era variável, principalmente em altura de convulsões sociais<sup>396</sup>, este reduzia-se substancialmente, situação que também acontecia durante as estações mais frias<sup>397</sup>. Durante os governos de Costa Cabral registou-se um grande número de trabalhadores<sup>398</sup> na rede viária<sup>399</sup> assim como posteriormente durante o período da Regeneração<sup>400</sup>.

Apesar das leis das estradas fazerem parte de um plano estatal com o intuito de aplicar medidas que levassem ao desenvolvimento de todo o território nacional, este não teve um efeito muito significativo. Na teoria, as estradas eram tomadas como eixos de comunicação fundamentais, mas na prática isso não se verificava. Mesmo quando foram tópicos de discussão, nos *Debates Parlamentares*, esta não surtiu o efeito desejado, confirmando uma ideia de fracasso por parte dos vários governos de então em relação à política viária. As comunicações são uma condição para o desenvolvimento, devendo, para tal, ligar serviços vitais da economia. As leis das estradas permitiriam dar os primeiros passos ao nível dos transportes e vias de comunicação, contudo dada a ineficácia na sua aplicação, apenas afetaram parcamente a fisionomia social e económica do país.

---

<sup>393</sup> MATOS, Artur Teodoro de – *Transportes e Comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)*. Ponta Delgada: Universidade dos Açores, 1980. Tese de doutoramento. p. 201-202.

<sup>394</sup> Lei das estradas de 26 de julho de 1843.

<sup>395</sup> MATOS, Artur Teodoro de – *Transportes e Comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)*. Ponta Delgada: Universidade dos Açores, 1980. Tese de doutoramento. p. 224.

<sup>396</sup> Idem. p. 1010.

<sup>397</sup> *Diário da Câmara dos Deputados*, 17 de janeiro de 1845, Ata n.º 13, p. 9.

<sup>398</sup> CABRAL, Manuel Villaverde – *O Desenvolvimento do Capitalismo em Portugal no século XIX*. 3ª ed. Lisboa: A regra do Jogo, 1981. p. 129.

<sup>399</sup> *Diário da Câmara dos Deputados*, 25 de fevereiro de 1848, Ata n.º 20, p. 1-2.

<sup>400</sup> CABRAL, Manuel Villaverde – *O Desenvolvimento do Capitalismo em Portugal no século XIX*. 3ª ed. Lisboa: A regra do Jogo, 1981. p. 191.

## Referências bibliográficas

### Fontes

*Colecção Oficial de Legislação Portuguesa*. [Em linha]. Lisboa: Imprensa Nacional. 1836-1852. [Consult. 7 jun. 2015]. Disponível em WWW: <URL:<http://legislacaoregia.parlamento.pt/>>

*Debates Parlamentares*. [Em linha]. Lisboa: Imprensa Nacional. 1836-1852. [Consult. 15 mar. 2015]. Disponível em WWW: <URL:<http://debates.parlamento.pt/?pid=r3>>

*Revista Universal Lisbonense*. [Em linha]. Lisboa: Imprensa Nacional, 1841-1852. [Consult. 10 nov. 2014]. Disponível em WWW: <URL:<http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/OBRAS/RUL/RUL.htm>>

*Periódico dos Pobres no Porto*. Porto: Imprensa na rua dos Lavadouros, 1834-1852.

### Bibliografia

ABREU, A. Barbosa de – A Evolução da Cidade do Porto e os Sistemas de Transportes. *Revista de História – Separata*. Porto: Centro de História da Universidade do Porto, Vol. IV, (1982).

ALEGRIA, Maria Fernanda – *A Organização dos Transportes em Portugal 1850-1910: as Vias e o Tráfego*. Lisboa: Centro de Estudos Geográficos, 1990. Tese de doutoramento.

ALEGRIA, Maria Fernanda – Os transportes em Portugal antes do caminho-de-ferro (1750-1850). *Finisterra*. Lisboa: Centro de Estudos Geográficos. ISSN 0430-5027. Vol. XVI, n.º 32 (1981), p. 358-362.

BALBI, Adrien – *Essai Statistique sur le Royaume de Portugal et d'Algarve compare aux autres Etats d' l' Europe*. Paris: Chez Rey et Gravier, 1822.

BARDIN, Laurence – *Análise de Conteúdo*. Lisboa: Edições 70, 1977. P. 95.

BERTHOMIER, Jeanne – *As Estradas*. São Paulo: Difusão Europeia do Livro, 1961.

CABRAL, Manuel Villaverde – *O Desenvolvimento do Capitalismo em Portugal no século XIX*. 3ª ed. Lisboa: A regra do Jogo, 1981.

ECO, Umberto – *Como se Faz uma Tese em Ciências Humanas*. 3ª ed. Lisboa: Presença, 1989.

FERNANDES, Mário Gonçalves – *Urbanismo e Morfologia Urbana no Norte de Portugal 1852/1926*. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2002. Tese de doutoramento.

GUERRA, Franklin – *História da Engenharia em Portugal*. Porto: Litogaia, 1995. ISBN 0034-546-56578A

GUYON, Gérard – *Les Transports en Question*. Paris: CERF, 1975.

JUSTINO, David – *A formação do Espaço Nacional: Portugal 1810-1913*. Lisboa: Vega, 1988. Vol. I.

LAINS, Pedro; SILVA, Álvaro Ferreira da (Organização) – *HISTÓRIA Económica de Portugal, 1700-2000*. Lisboa: Imprensa de Ciências Sociais, 2005. ISBN 972-671-139-8. Vol. II.

LÉON, Pierre (Direção) – *História Económica e Social do Mundo*. Lisboa: Sá da Costa, 1981-1984. Vols. 3 – 4.

LIMA, Nélon – *5000 Anos de Transportes*. Porto: Maiadouro; 1980.

LINK, Heinrich Friedrich – *Voyage en Portugal, Depuis 1797, Jusqu'en 1799. Suivi d'un essai sur le commerce du Portugal*. Paris: Levrault, Schoell, 1803-1805.

MARQUES, A. H. de Oliveira (Coordenação) – Portugal e a Instauração do Liberalismo. SERRÃO, Joel; MARQUES, A. H. Oliveira (Direção) – *Nova História de Portugal*. Lisboa: Editorial Presença, 2002. ISBN 972-23-2922-7. Vol. IX.

MARTINS, Conceição Andrade – Trabalho e condições de vida em Portugal (1850-1913). *Análise Social*. Lisboa: Gabinete de Investigações Sociais. Vol. 32, n.º 3 (1997), p. 483-535.

MATA, Maria Eugénia – *A Campanha das Obras Públicas de Portugal*. Lisboa: Faculdade de Economia da Universidade Nova de Lisboa, (1992). ISSN 0871-2573.

MATOS, Artur Teodoro de – *Transportes e Comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)*. Ponta Delgada: Universidade dos Açores, 1980. Tese de doutoramento.

MELO, Maria Filomena Borja de; MARTINS, Sofia Lucas; ANDRADE, Amélia Aguiar (coordenação) – *As Estradas em Portugal: Memória e História*. Lisboa: Centro rodoviário português, 2002. 3 vols. ISBN 972-98649-4-2; 972-98649-6-9; 972-98649-7.

MÓNICA, Maria Filomena – *Fontes Pereira de Melo*. 1ª ed. Porto: Edições Afrontamento, 1999. ISBN 972-36-0476-0.

PACHECO, Elsa – *Alteração das acessibilidades e dinâmicas territoriais na Região Norte: expectativas, intervenções e resultantes*. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, GEDES, 2001. Tese de doutoramento.

PACHECO, Elsa – Distâncias em Áreas de Baixa Densidade de Ocupação Territorial. *Revista da Faculdade de Letras – Geografia*. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 1ª série, Vol. XIX, (2003), p. 173-179.

PEREIRA, Hugo José Silveira da Silva – *Caminhos-de-Ferro nos Debates Parlamentares (1845-1860)*. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2008. Dissertação de mestrado.

PINHEIRO, Magda – *Chemins de fer, structure financière de l'État et dépendance extérieure au Portugal: 1850-1890*. [S.l.]: [s.n.], 1986. Tese de doutoramento.

PINHEIRO, Magda – Investimentos estrangeiros, política financeira e caminhos-de-ferro em Portugal na segunda metade do século XIX. *Análise Social*. Lisboa: Gabinete de Investigações Sociais. Vol. 15, n.º 58 (1979 – 2º), p. 265-286. ISSN 0003-2573.

PINHEIRO, Magda – A construção dos caminhos de ferro e a encomenda de produtos industriais em Portugal (1855-90). *Análise Social*. Lisboa: Gabinete de Investigações Sociais. Vol. 24, n.ºs 2-3 (1988), p. 745-767. ISSN 0003-2573.



PRADA, Valentim Vásquez de – *História Económica Mundial*. Porto: Civilização Editora, 1972. Vol. I.

QUIVY, Raymond; CAMPENHOUDT, Luc Van – *Manual de Investigação em Ciências Sociais*. 2ªed. Lisboa: Gradiva, 1998. ISBN 972-662-275-1.

SAMUELSON, Paul A.; NORDHAUS, William D. – *Economia*. 12ª ed. Lisboa: Mcgraw-Hill, 1991. ISBN 972-9241-12-0.

SERRÃO, Joel (Direção) – *Transportes*. In *Dicionário da História de Portugal*. Lisboa: [s.n.], 1971. Vol. IV. p. 192-206.

SOUSA, Fernando; MARQUES, A. H. de Oliveira (Coordenação) – Portugal e a Regeneração. SERRÃO, Joel; MARQUES, A. H. Oliveira (Direção) – *Nova História de Portugal*. Lisboa: Editorial Presença, 2004. ISBN 972-23-3257-0. Vol. X.

TORGAL, Luís Reis; ROQUE, João Lourenço (Coordenação) – O Liberalismo. MATTOSO, José (Direção) – *História de Portugal*. Lisboa: Editorial Estampa, 1993. ISBN 972-33-0935-1. Vol. 5.

## **Anexos**

DIÁRIO DO GOVERNO N.º 83.

10 DE ABRIL.

MINISTERIO DO REINO.

**D**ONA MARIA, por Graça de Deos, e pela Constituição da Monarchia, Rainha de Portugal, e Algarves, d'aquem, e além mar, em Africa, etc. Faço saber a todos os Meus Subditos, que as Côrtes Decretaram, e Eu Sanccionei a Lei seguinte:

As Côrtes Geraes, Extraordinarias, e Constituintes da Nação Portugueza Decretam o seguinte:

Artigo 1.º O Contracto abaixo transcripto da Empreza para a construcção da Estrada de Lisboa ao Porto, e ramificação para as Caldas da Rainha, e construcção das Pontes sobre os rios de Sacavem, e Douro na Cidade do Porto, e para o estabelecimento das diligencias, mudas, e carros de transporte, terá força de lei pelo tempo, e com as condições no mesmo Contracto estipuladas.

Art. 2.º O referido Contracto, logo que fôr publicada a presente Lei, será definitivamente assignado pelo Secretario d'Estado dos Negocios do Reino, pelos Representantes da Empreza, e seus fiadores, e posto em vigor em toda a sua plenitude, pela maneira que nelle se contém.

Palacio das Côrtes, em vinte e oito de Março de mil oitocentos trinta e sete.

1837.  
Março  
28.

Abril  
7.

*Contracto para a construcção da Estrada de Lisboa ao Porto, e ramificação para as Caldas da Rainha, e construcção das Pontes sobre os Rios de Sacavem, e Douro na Cidade do Porto, e para o estabelecimento das diligencias, mudas, e carros de transporte.*

## 1.ª Secção.

Artigo 1.º **A** NOVA Estrada deverá passar pelos pontos principaes abaixo designados, partindo de Lisboa, a saber; Sacavem, Villa Franca, Leiria, Coimbra, Mamarosa, Aveiro, Ovar, Porto.

Art. 2.º A direcção intermediaria da Estrada entre os pontos supramencionados, será ulteriormente determinada por dous Commissarios do Governo, que deverão a este respeito, entender-se com os Agentes da Empresa.

Art. 3.º Em caso de discordarem os dous Commissarios do Governo, e os Agentes da Empresa, a respeito da direcção intermediaria, de que se tracta no Artigo precedente, nomear-se-ha de acôrdo entre as duas partes um arbitro, a cuja decisão se deverão submeter; quando porém os Commissarios do Governo, e os da Empresa não concordarem na pessoa do arbitro, será este nomeado pelas Camaras Municipaes de Lisboa, ou Porto segundo a proximidade em que se achar destas duas Cidades, o sitio da direcção intermediaria, sobre que se não concordem.

Art. 4.º A largura da Estrada nunca poderá ser menos de trinta palmos livres entre os fôssos.

Art. 5.º Nas localidades em que o leito da antiga Estrada tiver menos de trinta palmos, o Governo operará á sua custa, e por vias de seus dous Commissarios, todas as expropriações necessarias, para dar á Estrada a largura exigida. No caso em que o leito da Estrada actualmente seja mais largo, a Empresa poderá a seu arbitrio reduzir a largura da Estrada aos trinta palmos convencionados, ou conservar-lhe a largura actual.

Art. 6.º As disposições precedentes relativas á expropriação, entendem-se tambem para a largura dos fôssos, que devem flanquear as Estradas.

Art. 7.º A parte da Estrada, que atravessar as Cidades, e Villas, será feita pela Empresa, no caso que as Municipalidades respectivas a não queiram fazer á sua custa, ou em commum com a Empresa; mas será entretida pela Administração Geral, se as Municipalidades se não quizerem obrigar a isso exclusivamente, ou em commum com a mesma Administração Geral.

Art. 8.º A parte da Estrada dentro dos Logares, e Aldêas será feita, e mantida pela Sociedade; contudo a largura desta porção de Estrada, ficará tal qual ella existe actualmente, salvo se o Governo julgar conveniente augmenta-la, por meio de expropriações, cujo encargo lhe pertence pelo Artigo 5.º

Art. 9.º O declive longitudinal da Estrada dentro das Cidades, Villas, Logares, e Aldêas, ficará até nova disposição do Governo, tal qual existe hoje.

Art. 10.º O declive longitudinal da Estrada nunca poderá passar de um vigesimo, exceptuando os casos extraordinarios, que deverão ser apreciados pelos Commissarios do Governo.

Art. 11.º O systema de construcção adoptado para a nova Estrada é o do Engenheiro Mac-Adam melhorado, salvo nos logares em que fôr julgado inconveniente, de acôrdo com os Commissarios do Governo, nos quaes logares será substituido por calçada, feita com a necessaria perfeição.

Art. 12.º Aos lados da Estrada haverá um seguimento de fôssos, segundo o exigir a localidade, e a natureza do terreno, tendo attenção não só a que se não fechem as communicações já existentes com a Estrada, mas tambem abrindo outras novas aonde fôr conveniente.

Art. 13.º A Estrada será abaulada nas dimensões necessarias, para que os lados possam escoar as agoas para os fôssos.

Art. 14.º Serão consideradas, e submittidas ás mesmas condições as pequenas Pontes, que houverem de se estabelecer no seguimento da Estrada.

Art. 15.º O Governo concede á Empresa o direito de estabelecer dezeseis Barreiras de Portagem de Lisboa ao Porto. A posição das Barreiras será determinada pelos Commissarios do Governo, de acôrdo com os Agentes da Empresa; tanto quanto fôr possivel, ellas serão estabelecidas em distancias iguaes, e collocadas de maneira que não tornem onerosas as communicações ordinarias entre as duas Povoações. Não obstante o acima disposto, fica determinado que a Empresa não poderá collocar Barreiras de Portagem menos de quatro legoas a distancia de Lisboa (a duas mil toezas a legoa), que a Barreira mais proxima do Porto, não poderá

ser collocada a menos de duas legoas e meia de distancia desta Cidade, e que finalmente em relação ao Norte, e Sul de Coimbra, nenhuma Barreira poderá ser collocada a uma distancia de legoa e meia da Cidade, e a que fôr rasoavel a respeito das Villas, e Aldéas.

Março  
7.

Art. 16.º O Imposto exigivel em cada Barreira é o constante da Tarifa seguinte, a saber:

### DIREITOS DE BARREIRA.

#### *Tarifa commum ás duas Estradas.*

Passageiro em cavallo, ou mula, réis.....	40
Idem em jumento, réis.....	20
Carro de um boi, ou outro animal de carga, réis.....	80
Idem de dous bois, réis.....	100
Idem de quatro bois, réis.....	150
Idem de seis bois, réis.....	200
Bestas com carga, réis.....	40
Jumento carregado, réis.....	20
Carrinho (Cabriolé) de um cavallo, réis.....	150
Idem de dous cavallos, ou mulas, e em posta, réis.....	200
Carruagens de viagem de quatro rodas, e dous cavallos, viajando a pequenas jornadas, réis.....	300
Carruagens de viagem de quatro rodas, e dous cavallos, viajando em posta, réis.....	350
Idem de quatro rodas, e quatro cavallos, viajando a pequenas jornadas, réis.....	400
Idem em posta, réis.....	450
Sege fechada, ou berlinda de dous cavallos, viajando a pequenas jornadas, réis.....	350
Idem em posta, réis.....	400
Idem fechada, ou berlinda de quatro cavallos, viajando a pequenas jornadas, réis.....	450
Idem em posta, réis.....	500
Diligencias servidas em posta, seja qual fôr o numero de cavallos, réis.....	300
Rebanho de bois, cavallos, ou machos, por cabeça, réis.....	10

Art. 17.º Uma cópia desta Tarifa estará constantemente affixada em cada uma das Barreiras, e collocada de modo que possa ser vista, e consultada por todos os viajantes; outra identica cópia será depositada em cada um dos Municipios contiguos á Estrada.

Art. 18.º Os Impostos mencionados na Tarifa são exigiveis uma só vez em cada vinte e quatro horas: aquelles a quem esta disposição interessar, exigirão do Cobrador uma resalva pelo dito tempo.

Art. 19.º Cada uma das Barreiras começará a perceber o Direito de passagem, quando os dous intervallos da Estrada que ficam entré ellas, e as duas Barreiras mais proximas, estiverem concluidos, e não antes.

Art. 20.º A Empresa se obriga a pôr á disposição do Governo de Sua Magestade a RAINHA, trinta e dous carros de differentes grandezas, e modelos mais seguidos nos outros Paizes Commerçiantes, a fim de serem distribuidos pelas Camaras Municipaes contiguas á Estrada.

Art. 21.º Todos os carros de transporte, que de um anno depois de acabada a Estrada inteiramente, se apresentarem ás Barreiras, com rodas menós de quatro pollegadas de rasto, ou com prégos sem serem embutidos na chapa do trilho, pagarão cincoenta réis mais do que a Tarifa mencionada no Artigo 16.º

Art. 22.º Cada carro construido segundo os modelos fornecidos pela Sociedade, e de que se tractou no Artigo 20.º, dará direito ao seu dono a um premio de oito mil réis, que lhe serão immediatamente pagos pela Sociedade. O direito a este premio é garantido pela Sociedade durante um anno contado do inteiro acabamento da Estrada.

Art. 23.º Serão isemptos dos Direitos de Barreira supra estabelecidos. Primeiro: os Correios extraordinarios do Governo. Segundo: as seges, carros, e animaes carregados, ou não carregados, que atravessarem a estrada, não percorrendo ao longo della mais de um quarto de legoa. Terceiro: os carros, animaes de trabalho que forem para os locaes de suas occupaões, assim como os rebanhos, que transitarem para as pastagens de suas respectivas localidades, com tanto que os Conductores vão munidos de declaração competente, e por escripto da respectiva Municipalidade. Quarto: todo o material de Guerra do Exercito, e o pessoal em serviço.

Art. 24.º As distancias da nova Estrada serão marcadas por marcos collocados, e numerados á custa da Sociedade. O Governo applicará a este systema a me-

SERIE VII.

NNN

Março  
7.

dida que julgar conveniente. A Empresa obriga-se geralmente a estabelecer Indica-  
dores em todas as ramificações da Estrada.

Art. 25.º A Sociedade receberá o Direito de Barreira pelo espaço de trinta e cinco annos, a contar do primeiro anno do exercicio. Pelo primeiro anno de exercicio se entende aquelle, que se seguir immediatamente ao termo de rigor, fixado para a conclusão dos trabalhos.

Art. 26.º A Estrada em quanto durar o tributo de Portagem nas Barreiras, será constantemente entretida, e mantida em bom estado pela Empresa, para o que terá a Empresa homens (Cantoneiros) pertencentes á mesma Sociedade, cujo numero nunca será menos de tres por legoa. Na falta de execução da presente clausula o Governo a mandará reparar á custa da Empresa suspendendo o Direito de Barreira no intervallo da Estrada respectiva, ouvido o Conselho de Districto, e com o seu voto affirmativo.

Art. 27.º Tanto os Cantoneiros, como os Guardas Barreiras, e mais Empregados da Empresa poderão usar de armas, e de um uniforme porque se façam reconhecer.

Art. 28.º Os Cantoneiros tem a seu cargo a policia da Estrada no que toca á sua conservação, devendo em caso de deterioração dar parte á Authoridade competente mais visinha, para que esta proceda na conformidade da Lei.

## 2.ª SECÇÃO.

### *Pontes do Douro, e Sacavem.*

Artigo 1.º A Sociedade obriga-se a construir com a solidez, e nas proporções convenientes, duas Pontes principaes, a primeira em Sacavem, e a segunda no Douro, conforme os modelos, e planos, que forem approvados pelo Governo.

Art. 2.º A Ponte de Sacavem será construida de pedra, ou de pedra e ferro, systema mixto, segundo fôr concordado com os Commissarios do Governo.

Art. 3.º A Ponte no Douro será construida segundo o systema de suspensão em ferro, e submettida ás experiencias devidas, para se conhecer a sua solidez, antes de ser entregue á circulação. No fim do Contracto, a Empresa será obrigada a dar ao Governo a Ponte em bom, e perfeito estado. Passados vinte e cinco annos, depois do começo do exercicio do Privilegio concedido á Empresa, a Ponte será sujeita ás mesmas experiencias, e se em consequencia destas a Ponte soffrer alguma ruina, a Empresa fica obrigada a todos os reparos necessarios dentro do tempo conveniente, ou perderá os dez annos restantes do seu Privilegio, se os não fizer, por ultimo, a Ponte soffrerá tambem uma terceira experiencia na occasião de ser entregue ao Governo.

Art. 4.º Acontecendo que por qualquer incidente o transito das novas Pontes não possa ter lugar, a Empresa fará immediatamente construir á sua custa Pontes de Barcas, para servirem em quanto as primeiras se não reparem, no que a Empresa se occupará sem perda alguma de tempo.

Art. 5.º O Governo concede á Sociedade pelo espaço de trinta e quatro annos para as Pontes do Douro e Sacavem, o Direito de Portagem conforme a Tarifa hoje existente para as antigas Pontes de Barcas: o primeiro anno do exercicio deste Direito de Portagem principiará como se diz no Artigo vinte e cinco da 1.ª Secção.

Art. 6.º Apenas se acabar a construcção das novas Pontes, e a circulação se estabelecer, as antigas Pontes de Barcas desapparecerão á custa do Governo, ou da Sociedade se o Governo lhe ceder todo o material.

Art. 7.º Em quanto durar a concessão, nenhuma outra Ponte poderá ser estabelecida em concorrência com as duas novas Pontes, a tres quartos de legoa de distancia.

Art. 8.º Se na obrigação que contracta a Sociedade de fazer passar a nova Estrada, por Aveiro, e Ovar, se achar conveniente, e o Governo annuir para tornar o caminho mais direito, evitar a Ponte do Vouga, a Sociedade estabelecerá então em lugar de Barca de passagem, que existe hoje sobre o Pico, uma grande Barca com cabo de fio de ferro.

Art. 9.º A grande Barca de que se falla no Antigo antecedente será construida de maneira que possa transportar commodamente todos os objectos destinados a transitar pela Estrada. A Tarifa de Portagem durará menos quatro annos, que a das Pontes de Sacavem, e Douro, e não poderá exceder os preços que actualmente pagam á Barca alli existente.

Art. 10.º O que se acha disposto no Artigo dezasete da 1.ª Secção, a respeito da Tarifa das Barreiras, é igualmente applicavel á Tarifa das Pontes e Barcas.

## 3.ª SECÇÃO.

Março  
7.*Diligencias, Mudas, e Carreto acelerado.*

Artigo 1.º O Governo concede á Empreza o Privilegio de estabelecer nesta Estrada, logo que ella esteja acabada, Diligencias, ou Carruagens de posta, para o serviço dos viajantes; assim como Carros para o transporte das mercadorias, com a denominação de Carreto acelerado, sem que por este Privilegio se possa impedir o transito de quaesquer Carros, ou Seges particulares, ou de aluguer hoje em uso no Reino, com tanto que com estes transportes se não ataquem os Privilegios concedidos á Empreza, por este Contracto.

Art. 2.º Os dous serviços supramencionados executar-se-hão por meio de vinte e quatro mudas, distribuidos em distancias, pouco mais ou menos iguaes.

Art. 3.º A Sociedade se obriga a fazer partir tres vezes por semana os Coches chamados = Diligencias = das duas extremidades da Estrada de Lisboa ao Porto, e os Carros acelerados ao menos duas vezes por semana, tudo em dias, e horas determinadas.

Art. 4.º As viagens das Diligencias, Coches, ou Seges de Posta de Lisboa, Porto, e vice-versa, nunca poderão exceder setenta e duas horas, e as dos Carros acelerados noventa e seis horas.

Art. 5.º Os preços dos logares na Diligencia são taxados no maximo, a saber: de Lisboa ao Porto, ou vice-versa, incluindo uma arroba de peso de bagagem, primeiros logares, dezanove mil e oitocentos réis: segundos ditos, doze mil réis: além do preço do logar, cada viajante pagará a titulo de gorjeta, quarenta réis por muda.

Art. 6.º A Sociedade ficará obrigada a fornecer mudas a todas as Carruagens particulares, que se apresentarem para effectuar o curso de Lisboa ao Porto, ou vice-versa, e aos outros pontos intermedios.

Art. 7.º Uma Tarifa especial que a Empreza deverá publicar no principio de cada anno, regulará os preços dos logares na Diligencia, para os pontos intermedios de Lisboa ao Porto; e bem assim o preço que os viajantes deverão pagar pelo peso de sua bagagem, excedente aos trinta e dous arrateis, que lhe serão facultados; o preço das mudas para os viajantes em Seges de posta, e o preço de transporte de mercadorias pelos Carros acelerados. Em conformidade do disposto acima fica determinado, que cada viajante que tomar logar em um dos Coches da Administração, em qualquer parte da Estrada, não pagará senão á proporção da distancia que viajar, que é por legoa de duas mil toezas, primeiros logares trezentos réis; segundos ditos, duzentos réis; a gorjeta do Cocheiro se pagará na razão de vinte réis por legoa. O preço das mercadorias pelos Carros acelerados, é determinado pela maneira seguinte: de Lisboa ao Porto, por cada arroba oitocentos réis; de Lisboa a Coimbra, por cada arroba quinhentos réis; de Coimbra ao Porto, idem trezentos réis; e nas distancias intermediarias na razão de vinte e cinco réis por cada legoa de duas mil toezas. Mais tarde se organizará a Tarifa com relação ao volume, e espaço, tomado de acôrdo com os Commissarios do Governo.

Art. 8.º O Governo poderá, se assim o julgar conveniente, fazer transportar as cartas, e encomendas da Administração dos Correios por via das Diligencias da Sociedade, pagando á Empreza metade do preço que lhe custa hoje este mesmo serviço, ou pela fôrma que convier ás duas Partes interessadas.

Art. 9.º Preferindo porém o Governo organizar o serviço dos Correios em transportes seus, será obrigado a servir-se das mudas da Empreza, pagando pelas mudas, e passagem das Barreiras, o mesmo que pagam os outros viajantes.

Art. 10.º Cada pessoa que viajar nas Seges dos Correios pagará em cada muda, além do que se acha estabelecido para os viajantes na Diligencia, mais o preço de um Cavallo de posta; o que todavia se não entende com os Mensageiros do Governo.

Art. 11.º A duração do Privilegio exclusivo para o serviço dos Coches chamados Diligencias, Seges de posta, mudas, e carretos acelerados, acabará em dez annos contados do primeiro anno do exercicio.

## 4.ª SECÇÃO.

*Ramificações para as Caldas da Rainha.*

Artigo 1.º A ramificação da Estrada para as Caldas da Rainha, em um ponto de intersecção da Estrada de Lisboa ao Porto, que será ulteriormente determinado, fica fazendo parte do presente Contracto, e sujeita ás condições estipuladas na 1.ª Secção.

Art. 2.º A Empreza não poderá estabelecer mais de tres Barreiras nesta Estrada.

Março  
7.

## 5.ª SECÇÃO.

*Estipulações communs a todas as partes do Contracto.*

Artigo 1.º A Empresa fornecerá para a garantia da execução destas obrigações uma fiança de doze contos de réis, que deverá ser prestada por Proprietários em territorio Portuguez, ou depositará esta quantia no Banco de Lisboa, a qual mais quizer. No caso de não execução das obrigações da Empresa, a dita quantia reverterá em proveito de qualquer estabelecimento de beneficencia, á escolha do Governo.

Art. 2.º Todos os trabalhos relativos á construcção da Estrada, Pontes, etc., deverão ser principiados pela Empresa dentro de tres mezes depois da assignatura do Contracto, e a Empresa se obriga desde esse tempo a empregar diariamente quinhentos operarios nacionaes, de qualquer sexo, ou idade, salvo os casos imprevistos, reconhecidos pelo Governo. Os operarios deverão ser Portuguezes, e sómente se poderão empregar Estrangeiros, quando sua capacidade technica os tornar indispensaveis, e não o fazendo assim ella perderá a favor do Estabelecimento de Beneficencia de que se falla no Artigo 1.º, ametade da fiança.

Art. 3.º Todos os trabalhos relativos á construcção da Estrada, e Pontes, ou estabelecimento das Diligencias, mudas, e carretos accelerados, e finalmente tudo quanto faz parte das obrigações que á Sociedade se impõem pelo presente Contracto, deverão estar terminados em tres annos, a contar dos tres mezes determinados para o começo dos trabalhos, sob pena de perda da fiança na sua totalidade, a favor do Estabelecimento de Beneficencia mencionado no Artigo 1.º, e de poder continuar a perceber o Direito de qualquer Barreira já estabelecida.

Art. 4.º Contudo se alguma demora houver, que não provenha de facto, ou omissão da Empresa não lhe poderá ser ella imputada, devendo neste caso prolongar-se os prazos estipulados, por tanto tempo quanto fôr aquelle porque os trabalhos foram impedidos.

Art. 5.º A Empresa reserva-se a faculdade de importar dentro dos primeiros tres annos, a contar da assignatura do Contracto, pagando os Direitos actualmente estabelecidos, não obstante que estes venham a ser augmentados para o futuro, os objectos seguintes: carros para distribuir gratuitamente, trinta e dous; grandes coches (chamados Messageries) vinte e um; idem mais pequenos doze; seges de posta dezeseis; carros de conducção de bagagens de viajantes (Fourgons) doze; cavallos, ou muares, quatrocentos; arreios completos para seis cavallos, cento e quarenta; idem para dous cavallos para sege de posta, sessenta e quatro; idem para quatro ditos para carros de bagagem, setenta e dous; quintaes de ferro, ou arame sete mil e quinhentos.

Art. 6.º A Empresa será obrigada a justificar perante os Commissarios do Governo, o emprego deste material nos differentes serviços da Empresa, e provando-se que alguma parte d'elle teve outra applicação, a mesma Empresa pagará os excessos dos Direitos, se o houver.

Art. 7.º A Empresa obriga-se a começar, e continuar successivamente seus trabalhos de Lisboa até ao Porto. Esta disposição só poderá ser alterada com approvação do Governo.

Por tanto, Mando ás Authoridades a quem o conhecimento, execução da referida Lei pertencer, que a cumpram, e executem tão inteiramente, como nella se contém.

O Secretario d'Estado dos Negocios do Reino a faça imprimir, publicar, e correr. Dada no Paço das Necessidades, em sete de Março de mil oitocentos trinta e sete. = A RAINHA com Rubrica, e Guarda. = *Manoel da Silva Passos.*

Carta de Lei, pela qual Vossa Magestade Manda executar o Decreto das Côrtes Geraes, Extraordinarias, e Constituintes da Nação Portugueza, que manda pôr em vigor, e em toda a sua plenitude o Contracto nella transcripta da Empresa para a construcção da Estrada de Lisboa ao Porto, e ramificação para as Caldas da Rainha; construcção de Pontes sobre os rios de Sacavem, e Douro, na Cidade do Porto, e para o Estabelecimento das diligencias, mudas, e carros de transporte, pelo tempo, e com as condições no mesmo Contracto estipuladas. = Para Vossa Magestade vêr. = *João Antonio Ferreira de Passos*, a fez.



## Anexo II — Lei das Estradas de 26 de julho de 1843

**D**ONA MARIA, por Graça de Deos, RAINHA de Portugal e dos Algarves, etc.  
Fazemos saber a todos os Nossos Subditos, que as Côrtes Geraes Decretaram, e Nós  
Queremos a Lei seguinte:

### CAPITULO I.

#### *Das obras de comunicação e dos meios para a sua execução.*

Artigo 1.º **A**s Estradas, a cuja abertura e melhoramento devem ser applicadas as contribuições extraordinarias decretadas nos Artigos terceiro, quinto e sexto da presente Lei, são as que se acham indicadas nos mappas numero primeiro e segundo, que fazem parte da presente Lei; salvas as alterações que um estudo ulterior e mais desenvolvido demonstrar necessario.

Art. 2.º As obras de abertura e melhoramento das sobreditas Estradas deverão começar e progredir, quanto fôr possível, simultaneamente em todos os Districtos Administrativos do Continente do Reino.

Art. 3.º Por espaço de dez annos a contar do principio do anno economico futuro, todos os Portuguezes do sexo masculino do Continente do Reino, contribuirão para a abertura, melhoramentos e conservação das Estradas designadas no Artigo primeiro com a quantia de cem réis em cada tres mezes, sendo permittido a qualquer dos contribuintes

---

(1) Identicas Portarias se expediram para as mais Alfandegas das Ilhas Adjacentes, e Alfandegas menores dos Portos de mar no Continente do Reino.

remir a referida quantia de cem réis por um dia completo de trabalho prestado ás obras das mesmas Estradas.

§ unico. Esta contribuição é extensiva a todas as pessoas do sexo feminino, que pagarem a contribuição de que tracta o Artigo quinto.

Art. 4.º São isentos do pagamento da contribuição do Artigo antecedente:

1.º Os menores de doze annos, e os maiores de sessenta, que não pagarem Impostos de Decima predial ou industrial.

2.º Os indigentes inválidos.

3.º As Praças de pret do Exercito e Armada.

Art. 5.º Além da contribuição geral estabelecida no Artigo terceiro, todos os Cidadãos do Continente do Reino, que pagarem Impostos directos, isto é, Decima predial, de juros, industrial e Novo Imposto de criados e cavalgaduras, contribuirão para a factura das Estradas, supra designadas, por espaço de dez annos, com um quinto da importancia da mesma Decima predial, de juros, industrial, e do Novo Imposto dos criados e cavalgaduras.

Art. 6.º Nas Estradas de novo abertas, ou essencialmente melhoradas, poderão impôr-se, á medida que fôr conveniente, direitos de passagem ou de barreiras, assim como portagens nas Pontes pertencentes ás referidas Estradas, os quaes direitos nunca poderão exceder o *maximum* prescripto nas Tabellas numeros um e dous, que acompanham a presente Lei, e della fazem parte.

Art. 7.º Os direitos mencionados no precedente Artigo não poderão começar a ser percebidos, sem que primeiro sejam preenchidas as seguintes Condições:

1.ª Para as Estradas, a promptificação completa de duas legoas successivas.

2.ª Para as Pontes de novo construidas ou reedificadas, a conclusão de todas as obras necessarias para que por ellas se possa transitar livremente.

3.ª Para as Pontes já existentes, que ficarem fazendo parte das Estradas abertas de novo, ou essencialmente melhoradas, a promptificação de duas legoas successivas de Estrada para cada lado da Ponte.

4.ª Os direitos de barreira e portagem nas Pontes não poderão ser exigidos dos passageiros, animaes ou vehiculos de transporte, que não percorrerem mais de meia legoa de extensão pelas Estradas.

5.ª São isentos do pagamento dos direitos de barreira e portagem os Correios e Militares em serviço publico.

Art. 8.º O producto das barreiras e portagens é especialmente destinado para a conservação das Estradas e Pontes em que este direito fôr pago; mas poderá tambem ser applicado para a abertura das Estradas, ou edificação de novas Pontes, concedendo-se a Emprezaes a fruição dos direitos por um determinado numero de annos.

Art. 9.º Do producto das contribuições estabelecidas nos Artigos terceiro, quinto e sexto da presente Lei, poderá o Governo applicar ao melhoramento das communições aquaticas até á quantia de cinquenta contos de réis annuaes; esta applicação porém só poderá ser feita a obras determinadas, e préviamente approvadas pelas Côrtes.

Art. 10.º Da somma que annualmente fôr votada com applicação no Orçamento do Ministerio do Reino ao Capitulo das Obras Publicas, sahirá tanto o pagamento de todo o pessoal empregado na direcção e administração das obras das Estradas, como nos estudos e observações preliminares para as mesmas obras.

Art. 11.º As Barcas que se acharem estabelecidas ou de futuro se estabelecerem para a passagem dos Rios, nos pontos em que estes cortam as Estradas designadas nos mappas um e dous, serão consideradas como fazendo parte das mesmas Estradas, e nellas não poderão receber-se portagens superiores ás que se estabelecem para a passagem nas Pontes da primeira Classe na respectiva Tabella.

§ unico. O producto destas portagens será applicado ao serviço e conservação das Barcas, e ao melhoramento das Estradas, e administrado pelo mesmo modo que o producto das Barreiras e Pontes.

Art. 12.º Os Proprietarios de terrenos confinantes com as Estradas, mencionadas nos mappas um e dous, serão obrigados a supportar nesses terrenos:

1.º As expropriações que fôrem necessarias para a abertura e melhoramento das Estradas.

2.º As explorações e escavações que convier fazer para a extracção dos materiaes de construcção.

3.º A occupação de parte do terreno em quanto durarem os trabalhos, que a exigirem.

4.º As servidões de agoas na direcção e extensão conveniente.

§ 1.º Taes Proprietarios serão, contudo, previamente indemnizados de toda e qualquer expropriação, prejuizo ou depreciação, que lhes resultem das obrigações impostas neste Artigo; e seguir-se-hão no processo de taes indemnizações as regras estabelecidas na Lei de dezesete de Abril de mil oitocentos trinta e oito, confirmadas pela de trinta de Julho de mil oitocentos trinta e nove, ou quaesquer outras que vigerem ao tempo em que tiver logar a indemnização.

§ 2.º A indemnização de que tracta o paragrapho antecedente será effectuada pelos fundos do Cofre destinado ás obras das Estradas.

Art. 13.º Nos Districtos, Concelhos, ou circumscripções quaesquer do territorio, onde existirem, por determinações de execução permanente, contribuições para Estradas, Pontes ou obras determinadas, continuarão estas contribuições a ter as suas actuaes applicações; exceptuando-se porém as obras cujo custeamento fica providenciado pela presente Lei.

§ unico. No caso de que algumas das referidas contribuições sejam applicadas metade para as obras especiaes, e outra metade para obras comprehendidas na presente Lei, como se verifica pela disposição da Carta de Lei de 23 de Julho de 1839 ficará igualmente reduzida a mesma contribuição á metade de sua importancia, e para esse effecto o Governo expedirá as Instrucções e Regulamentos necessarios, assim como apresentará ás Côrtes, na proxima Sessão Legislativa, uma relação de todas as outras contribuições mencionadas neste Artigo, com todas as informações precisas para se resolver sobre a sua suppressão, continuação, ou melhor applicação de cada uma dellas.

## CAPITULO II.

### *Do Lançamento, derrama, arrecadação, e administração dos meios pecuniarios.*

Art. 14.º O Novo Imposto decretado no Artigo quinto será lançado e recebido pela mesma forma e pelas mesmas pessoas que actualmente são e para o futuro fôrem encarregadas do Lançamento e das cobranças da Decima e Impostos annexos, e debaixo da mesma responsabilidade, fiança, e hypotheca, e entregue, á medida que fôr recebido, aos respectivos Thesoureiros das Commissões Fiscaes de Districto, ou nos Bancos de Lisboa e Porto, na forma que fôr determinada nos Regulamentos que serão publicados para a boa e plena execução da presente Lei.

Art. 15.º O Imposto decretado no Artigo terceiro será lançado e recebido pela mesma forma e pessoas a quem é, ou fôr commettido o Lançamento e a cobrança das contribuições municipaes, e será immediatamente entregue ao Thesoureiro da respectiva Comissão Fiscal do Districto.

§ unico. Se este Imposto fôr pago por avengas, segundo as disposições do numero quarto do Artigo vigesimo quinto, as Camaras Municipaes ficarão responsaveis pela entrega em devido tempo aos respectivos Thesoureiros, da quantia que se obrigaram a pagar pelos habitantes contribuintes do Concelho.

Art. 16.º O Lançamento e recepção das contribuições designadas nos Artigos decimo quarto e decimo quinto, serão feitos gratuitamente pelas Authoridades e Empregados respectivos.

Art. 17.º Os Impostos decretados no Artigo sexto serão arrematados publica-

mente, segundo as Condições estabelecidas pela respectiva Commissão Fiscal do Districto.

Art. 18.º Os exactores que deixarem de entregar em devido tempo nos competentes Cofres a importancia recebida dos impostos votados para a construcção das Estradas, serão considerados como tendo fraudado a Fazenda Publica; a ordem verbal ou por escripto, qualquer que seja a Authoridade de quem ella dimanar, lhes não pôde servir de defeza, nem diminuir a responsabilidade a que ficam sujeitos.

Tanto os Ministros d'Estado, como quaesquer outras Authoridades ou Empregados, que distrahirem ou mandarem distrahir para fim diverso do estabelecido nesta Lei os impostos nella votados, ficarão sujeitos ás penas dos que commettem o crime de peculato.

Art. 19.º A guarda dos impostos votados para a construcção das communicações internas do Reino, e a fiscalização sobre o seu emprego, pertencem ás Commissões electivas, que serão tantas quantos forem os Districtos Administrativos, as quaes serão denominadas = Commissões Fiscaes do Imposto das Estradas = e se formarão do modo seguinte.

Art. 20.º Em cada uma das Cidades ou Villas, que forem cabeça de Districto Administrativo haverá uma Commissão Fiscal do Imposto das Estradas, composta de tres Membros e dous Suppletos, e eleita pela respectiva Junta Geral Administrativa de Districto.

Art. 21.º São elegiveis para Membros destas Commissões Fiscaes de Districto todos os que são habéis para serem eleitos Procuradores ás Juntas Geraes de Districto, e que tiverem a condição de residencia exigida para os Membros do Conselho de Districto.

Art. 22.º Na Capital de cada um dos Districtos Administrativos haverá um Thesoureiro Pagador, nomeado pela respectiva Commissão de Districto, ao qual, debaixo da immediata responsabilidade da Commissão nomeante, será commettida a guarda do producto dos impostos recebidos, e será outrosim encarregado de effectuar os pagamentos, que pela respectiva Commissão forem mandados fazer, segundo as formalidades prescriptas nos Regulamentos que hão de ser feitos para a boa execução da presente Lei.

§ 1.º Os Thesoueiros poderão ser nomeados, ou d'entre os Membros das respectivas Commissões, ou d'entre quaesquer outras pessoas que tenham os requisitos necessarios para taes Empregos, e que prestarem fiança idonea approvada pela respectiva Commissão Fiscal.

§ 2.º Das quantias que forem recebidas terão os Thesoueiros dous por cento, se esta quota não exceder a quatrocentos mil réis, *maximum*, do vencimento que lhes é concedido.

Se porém os dous por cento não chegarem a produzir duzentos mil réis, receberá o Thesoureiro pelo respectivo Cofre, tanto quanto fôr necessario para completar esta quantia, que é o *minimum* do ordenado concedido aos Thesoueiros. Nos Districtos de Lisboa e Porto o producto dos impostos será depositado nos Bancos existentes nestas duas Cidades.

Art. 23.º As eleições dos Membros das Commissões Fiscaes de Districto serão feitas por listas assignadas pelos respectivos Eleitores. Esta eleição será feita em Sessão da Junta Geral de Districto, e seguir-se-ha immediatamente á eleição do Conselho de Districto.

Art. 24.º Os Membros das Commissões Fiscaes de Districto são responsaveis cada um por si, e cada um por todos; salvo pelas resoluções em que assignarem *vencidos*.

Art. 25.º As principais attribuições das Commissões Fiscaes de Districto são:

1.ª Fazer guardar pelos seus Thesoueiros as sommas provenientes dos impostos votados para a construcção das Estradas.

2.ª Zelar, pelos meios ao seu alcance, o justo Lançamento, e a exacta cobrança dos sobreditos impostos.

3.ª Ordenar o pagamento das sommas despendidas na construcção das Estradas, á vista dos documentos legalizados.

4.ª Contractar com as Camaras Municipaes sobre as propostas de avenças, que estas, de accôrdo com os respectivos Conselhos Municipaes, fizerem para a remissão do

Imposto de cem réis, que todos os habitantes do Continente do Reino, declarados no Artigo terceiro, devem pagar em cada tres mezes; sendo obrigados a submeter o Contracto que fizerem á approvação do Governador Civil, que em Conselho de Districto lha concederá ou negará.

5.<sup>a</sup> Participar á Commissão Central todas as suas resoluções, e consulta-la em todas as suas duvidas.

Art. 26.<sup>o</sup> Na Cidade de Lisboa, além da Commissão Fiscal de Districto, haverá uma outra denominada=Commissão Central Fiscal do Imposto das Estradas=, a qual será composta de cinco Membros, dous dos quaes serão eleitos pela Camara dos Pares, e tres pela dos Deputados.

Art. 27.<sup>o</sup> São elegiveis para Membros da Commissão Central todos os Cidadãos habéis para serem eleitos Deputados.

Art. 28.<sup>o</sup> As principaes attribuições da Commissão Central são:

1.<sup>a</sup> Examinar a contabilidade e todas as resoluções das Commissões Fiscaes de Districto.

2.<sup>a</sup> Corresponder-se regularmente com as Commissões de Districto, dar-lhes as instruções que julgar convenientes, e exigir dellas uma conta mensal documentada da receita e despesa feita no respectivo Districto.

3.<sup>a</sup> Receber no principio de Setembro de cada anno da Inspeção Geral das Obras Publicas uma communicação do estado de desenvolvimento em que se achar em cada Districto o systema das Estradas approved pela presente Lei; e bem assim a extensão das obras, que, em conformidade do mesmo systema, a dita Inspeção entende deverem ser executadas em cada um dos Districtos, no decurso do seguinte anno, e o seu custo provavel; e havidas as necessarias informações das Commissões de Districto sobre a receita provavel de cada um delles, no seguinte anno, restringir ou ampliar, de accôrdo com a Inspeção Geral das Obras Publicas, a extensão dos trabalhos a executar no proximo futuro anno em cada Districto, lavrando-se, do que fôr concordado, um accôrdo authentico. Conferenciar com a Inspeção das Obras Publicas, e lavrar accordãos fóra da época supra designada, todas as vezes que novos esclarecimentos ou occorrencias imprevistas, fizerem conhecer a necessidade ou vantagem de alterar a primeira resolução.

4.<sup>a</sup> Prestar-se outrosim a quaesquer conferencias que lhe fôrem requeridas pela Inspeção das Obras Publicas.

5.<sup>a</sup> Consultar o Governo sobre a collocação das Barreiras, sobre o Imposto pagavel em cada uma dellas, tudo dentro dos limites estabelecidos nos Artigos sexto e setimo, e isto de accôrdo com a Inspeção Geral das Obras Publicas, e ouvida a Commissão Fiscal do Districto em que a Barreira ou Barreiras houverem de ser estabelecidas.

6.<sup>a</sup> Quando não poder concordar com a Inspeção das Obras Publicas, consultar o Governo, pela Repartição competente, a cuja resolução se submeterá.

7.<sup>a</sup> Apresentar ao Governo, pela Repartição competente, (para ser presente ás Côrtes, logo depois de aberta a sua Sessão annual Ordinaria) um Relatorio muito circumstanciado, de toda a sua gerencia, e da gerencia das Commissões de Districto, durante o proximo passado anno, acompanhado de todos os documentos necessarios para provar a importancia dos Impostos recebidos, e o seu emprego.

8.<sup>a</sup> Ordenar, depois de ouvidas as respectivas Commissões de Districto, a transferencia de fundos de umas para outras Commissões de Districto, quando assim fôr necessario para o proportional desenvolvimento do systema geral das Estradas estabelecido pela presente Lei.

*Disposições geraes.*

Art. 29.<sup>o</sup> A preparação e execução de todos os projectos de construcção, pertence á Inspeção Geral das Obras Publicas.

Art. 30.<sup>o</sup> A Força Armada será empregada nas obras das Estradas, pela maneira

que fôr compativel com o serviço, disciplina, e economia militar, e mediante uma gratificação razoavel.

Art. 31.º A Commissão Central Fiscal do Imposto das Estradas, em commum com a Inspeção Geral das Obras Publicas, publicarão annualmente um Relatorio, que apresente ao conhecimento publico tanto a descripção dos trabalhos executados no corrente anno, em cada Districto, como as sommas despendidas nos mesmos trabalhos, e balanço dos Cofres; e bem assim uma relação das Barreiras estabelecidas no corrente do anno, com declaração dos direitos recebidos em cada uma, e com a cópia das Consultas a tal respeito, prescriptas no Artigo vinte e oito; tudo referido ao dia primeiro de Julho de cada um anno.

Art. 32.º É o Governo authorizado a alterar d'accôrdo com a Empreza das Estradas de Lisboa ao Porto, o contracto que existe para a factura destas Estradas, de modo porém que as obrigações a que se ligar não excedam em vantagens ás geraes que por esta Lei se estabelecem.

Art. 33.º Fica revogada toda a Legislação em contrario.

Mandámos por tanto a todas as Authoridades a quem o conhecimento e execução da referida Lei pertencer, que a cumpram, e façam cumprir e guardar tão inteiramente como nella se contém.

Os Ministros e Secretarios d'Estado dos Negocios do Reino, e da Fazenda a façam imprimir, publicar e correr. Dada no Paço das Necessidades, aos vinte e seis de Julho de mil oitocentos quarenta e tres.—A RAINHA com Rubrica e Guarda.—*Antonio Bernardo da Costa Cabral.*—*Barão do Tojal.*

## TABELLA N.º 1.

*Maximo direito de Barreira exigivel nas Estradas.*

Designação dos passageiros, animaes, ou vehiculos de transporte.		Direito correspondente a cada legoa.
Passageiro a cavallo em...	Cavalgada maior.....	10 Réis
	Cavalgada menor.....	5 "
Carga em.....	Cavalgada maior.....	10 "
	Cavalgada menor.....	5 "
	Um boi ou besta.....	20 "
Carros de.....	Dous bois ou bestas.....	25 "
	Quatro bois ou bestas.....	30 "
	Seis ou mais bois ou bestas.....	40 "
Sege ou carrinho de duas rodas.....	Com uma besta.....	55 "
	Com duas bestas.....	60 "
	Com mudas.....	70 "
	Com duas bestas.....	80 "
Carruagem de quatro rodas.....	Com duas bestas com mudas.....	145 "
	Com quatro bestas.....	145 "
	Com quatro bestas com mudas.....	165 "
Diligencias.....		85 "
Liteiras.....		40 "
Manadas de gado vaccum, cavallar, ou muar, por cabeça.....		2 "

Secretaria d'Estado dos Negocios do Reino, em 26 de Julho de 1843. — Antonio Bernardo da Costa Cabral.

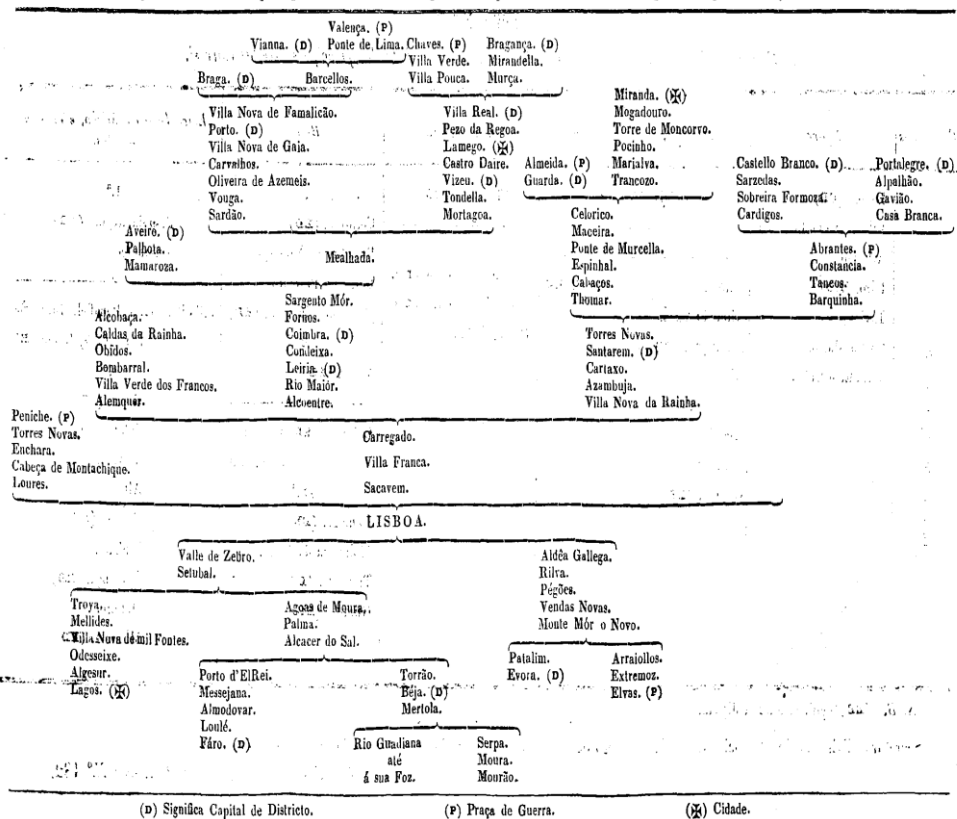
## TABELLA N.º 2.

*Maximo das portagens exigiveis nas Pontes.*

Designação dos passageiros, animaes, ou vehiculos de transporte.		Portagem.	
		Pontes 1.ª classe.	Pontes 2.ª classe.
Passageiro a pé.....		5 Réis	
Passageiro a cavallo em...	Cavalgada maior.....	20 "	10 Réis
	Cavalgada menor.....	10 "	5 "
Carga em.....	Cavalgada maior.....	20 "	10 "
	Cavalgada menor.....	10 "	5 "
	Um boi ou besta.....	40 "	20 "
Carros de.....	Dous bois ou bestas.....	50 "	25 "
	Quatro bois ou bestas.....	60 "	30 "
	Seis ou mais bois ou bestas.....	80 "	40 "
Sege ou carrinho de duas rodas.....	Com uma besta.....	110 "	55 "
	Com duas bestas.....	120 "	60 "
	Com mudas.....	140 "	70 "
	Com duas bestas.....	160 "	80 "
Carruagens de quatro rodas.....	Com duas bestas com mudas..	290 "	145 "
	Com quatro bestas.....	290 "	145 "
	Com quatro bestas com mudas.	330 "	165 "
Diligencias.....		170 "	85 "
Liteiras.....		80 "	40 "
Manadas de gado vaccum, cavallar, ou muar, por cabeça..		4 "	2 "

Secretaria d'Estado dos Negocios do Reino, em 26 de Julho de 1843. — Antonio Bernardo da Costa Cabral.

Systemas de Estradas principaes directas de Lisboa para as Capitães de Districto, e mais pontos de primeira importancia.



Secretaria d'Estado dos Negocios do Reino, em 26 de Julho de 1843. — Antonio Bernardo da Costa Cabral.

1843.

191



MAPPA N.º 2.

*Estradas principaes indirectas, ou ligações dos ramos das Estradas principaes directas entre si.*

Provincias	Algarve	Alemtejo, e Beira Baixa	Estremadura	Beira	Entre Douro e Minho, e Tras-os-Montes.
1843. Estradas principaes indirectas.	Lagos. (ED)	Béja. (ED)	Thomar. (ED)	1.ª	1.ª
	Villa Nova de Portimão.	Evora. (ED)		Coimbra. (ED)	Peso da Regoa. (ED)
	Albufeira.			Portella do Mondego.	Amarante.
	Fáro. (ED)	Extremoz. (ED) Alcacer do Sal. (ED)	Ancião. Aldeia da Cruz.	Barca de Palheiros.	
	Tavira.	Altr do Chão.	Rabaçal. Leiria. (ED)	Ponte da Murcella. (ED)	Villa Real. (ED) Penafiel. Guimarães.
	Castro Marim.	Portalegre. (ED)	Coimbra. (ED)	2.ª	Porto. (ED) Braga. (ED)
	Villa R. de St.º Antonio.	Niza.		Vizeu. (ED)	2.ª
		Castello Branco.			Braga. (ED)
		Atalaia.		Cellorico. (ED) Vouzella	Salamonde.
		Belmonte.		Aveiro. (ED)	Ruivães.
		Guarda. (ED)		3.ª	Alturas
				Lamego. (ED)	Chaves. (ED)
				Moimenta da Beira.	Vinhaes.
				Trancoso. (ED)	Bragança. (ED)
				Guarda. (ED)	Outeiro.
					Miranda. (ED)

N. B. (ED) Significa estrada directa.

Secretaria d'Estado dos Negocios do Reino, em 26 de Julho de 1843. = Antonio Bernardo da Costa Cabral.

No Diario do Governo de 3 de Agosto N.º 182,

## Anexo III — Lei de 22 de julho de 1850

### MINISTERIO DOS NEGOCIOS DO REINO.

**D**ONA MARIA, por Graça de Deos, RAINHA de Portugal e dos Algarves, etc.  
Fazemos saber a todos os Nossos Subditos, que as Côrtes Geraes Decretaram, e Nós  
Queremos a Lei seguinte:

(22 de Julho.)

1850.

441

**Artigo 1.º** As vias terrestres de comunicação do Reino são classificadas em estradas e caminhos.

**Art. 2.º** As estradas dividem-se em estradas de primeira e de segunda classe.

§ 1.º São estradas de primeira classe as que conduzem da Capital do Reino às Capitães dos Districtos Administrativos, e a pontos importantes do Reino visinho, e vão designadas no mappa n.º 1, que faz parte da presente Lei.

§ 2.º São estradas de segunda classe as que ligam as Capitães dos Districtos Administrativos entre si, e com as Cidades e Villas importantes; e as que partindo daquelles pontos convergem ás estradas de primeira classe e aos portos sêccos, ou portos marítimos.

Estas estradas vão designadas no mappa n.º 2, que faz parte da presente Lei.

**Art. 3.º** É authorisado o Governo a fazer nos indicados mappas, e na planta, que lhes serve de illustração as alterações, que um estudo ulterior mostrar indispensaveis.

**Art. 4.º** As estradas de primeira classe terão até trinta e seis palmos de largura, excluidos os fôssos; e as de segunda classe terão até trinta palmos, excluindo também os fôssos.

§ unico. Se junto ás grandes povoações fór necessario dar ás estradas de primeira ou de segunda classe maior largura da estabelecida neste artigo, poderá o Governo augmental-a tanto quanto pareça sufficiente para que o transitio dos viandantes se faça sem incommodo.

**Art. 5.º** Os caminhos dividem-se em caminhos municipaes e caminhos vicinaes.

§ 1.º São caminhos municipaes todos os que communicam as povoações mais importantes de um Concelho entre si, ou com os Concelhos limitrofes, ou ainda com as estradas de primeira e de segunda classe.

§ 2.º Todos os outros caminhos não comprehendidos naquella classificação serão denominados caminhos vicinaes.

**Art. 6.º** As estradas serão construidas e conservadas á custa do Thesouro Público e sob a direcção do Governo, exercida pelos seus Agentes, ou pelo concurso de Empresas particulares, com as quaes o mesmo Governo se associe, ou contracte, garantindo-lhes certos rendimentos e privilegios por um prazo estipulado.

§ unico. Não poderá o Governo contractar com uma só Empresa as obras de todas as estradas do Reino.

**Art. 7.º** As obras da abertura e melhoramento das estradas deverão começar e progredir de modo, que se conclua cada uma dellas sem interrupção, attendendo-se quanto fór possível, ás necessidades viatorias de todos os Districtos do Reino.

**Art. 8.º** Os meios destinados á feitura e á conservação das estradas, serão os seguintes:

1.º Quinze por cento sobre a importancia da Decima predial, de juros, industrial, e do novo imposto de criados e cavalgaduras, com que todos os Cidadãos do Continente do Reino, que pagarem estes impostos, deverão contribuir.

Fica excluida a Divida consolidada interna e externa em quanto se lhe deduzir mais de uma decima.

O rendimento deste imposto adicional será cobrado conjunctamente com os demais impostos directos, e posto desde logo á disposição do Ministerio do Reino para ter a exclusiva applicação, que por esta Lei lhe é dada.

2.º O producto dos impostos de passagem nas barreiras e nas pontes, que deverão pagar os vehiculos de toda a especie, gado, e cavalgaduras, na conformidade do que dispõem as Tabellas numeros um e dois, que fazem parte desta Lei.

Estes impostos são essencialmente destinados á conservação das estradas.

3.º O exclusivo do transporte accelerado, e os das malas de posto, quando a despesa deste não exceda a que actualmente se faz.

§ unico. Os exactores, que deixarem de entregar em devido tempo nos competentes cofres a importancia recebida, serão punidos com a suspensão de um a tres annos.

Tanto os Ministros d'Estado, como quaesquer outras Authoridades, exactores, ou empregados, que distrahirem, ou mandarem distrahir para fim diverso do estabelecido nesta Lei os fundos nella consignados, ficarão sujeitos ás penas correspondentes ao crime de peculato.

Art. 9.º Os direitos de passagem nas barreiras e nas pontes não poderão começar a ser percebidos, sem que primeiro se preencham as seguintes condições:

1.ª Nas estradas a promptificação de duas leguas successivas.

2.ª Nas pontes de novo construídas, ou reparadas, a conclusão de todas as obras necessárias para commodidade do transitio.

3.ª Nas pontes já existentes, que fizerem parte das estradas de novo abertas, ou essencialmente melhoradas, a promptificação de duas leguas successivas de estrada para cada lado da ponte.

Art. 10.º As barreiras não serão estabelecidas a menos de uma legua da circumvallação fiscal da Cidade de Lisboa; de meia legua dos postos fiscaes da Cidade do Porto; e de um quarto de legua até meia legua do centro das outras povoações, segundo a grandeza dellas.

Entre barreira e barreira, ou entre barreira e portagem, não haverá menos de duas leguas.

§ 1.º Quando entre os pontos de barreiras, estabelecidas em conformidade deste artigo, na proximidade de duas povoações quaesquer, medear uma distancia de mais de tres leguas, e menos de quatro, poder-se-ha estabelecer uma barreira em ponto intermedio. A mesma disposição é applicavel ao caso, em que medear igual distancia entre dois pontos de portagem, ou entre um ponto de barreira estabelecida na proximidade de povoação, e qualquer ponto de portagem.

§ 2.º O Inspector Geral das Obras Públicas do Reino indicará em proposta sua os logares, em que deverem estabelecer-se as barreiras, e depois de ouvido o Conselho de Districto respectivo, e sobre consulta da Secção Administrativa do Conselho de Estado, o Governo resolverá o que fór mais conveniente.

Art. 11.º São isentos do pagamento de direito de barreira, e de portagem:

1.º As Authoridades Administrativas, os Ecclesiasticos, e os Juizes, os Agentes do Ministerio Público, e os Cidadãos que servem de Jurados, quando uns, e outros forem exercer deveres dos seus cargos no Districto da sua competencia;

2.º Os militares e correios em serviço público;

3.º Os vehiculos e cavalgaduras, que transportarem munições de guerra, ou quaesquer outros objectos para o serviço do Exercito;

4.º Os vehiculos e cavalgaduras empregadas em transportar estrumes para adubar as terras dentro dos respectivos Concelhos, e em recolher os cereaes, fructos, e mais produções das mesmas terras;

5.º As cavalgaduras, carros, e gados, que forem para a lavoura, pastagens, e hediamentos, ou dalli vierem.

§ 1.º O Governo fará um Regulamento especial para obstar a quaesquer abusos na percepção destes direitos, ou a que seja illudida a satisfação dos mesmos direitos, estabelecendo multas aos contraventores, além das outras penas correccionaes ordinarias, em que possam ter incorrido.

§ 2.º As multas, de que tracta o paragrapho antecedente serão desde 240 réis até 2000 réis.

§ 3.º As multas, que não forem pagas em *continenti* pelos contraventores, ser-lhes-hão impostas em vinte e quatro horas pelo respectivo Juiz eleito.

Art. 12.º As barcas, que se acharem estabelecidas, ou de futuro se estabelecerem para passagem dos rios nos pontos, em que estes cortarem as estradas, ou a menos de meia legua a montante, ou a jusante dos mesmos pontos, serão consideradas como fazendo parte das mesmas estradas.

O direito de passagem nas mesmas barcas nunca excederá o duplo do direito de portagem estabelecido para as pontes na respectiva Tabella, e será destinado principalmente para o reparo, e renovação das mesmas barcas, e, havendo sobras, para a conservação das estradas contiguas.

Art. 13.º O Governo poderá arrematar em hasta pública os rendimentos das barreiras, portagens, e barcas, não pertencentes a Empresas, quando não julgue preferivel conserva-las por conta do Estado.

Art. 14.º Nenhumas obras de estradas poderão ser contractadas com quaesquer

Empresas ou Companhias, sem que sejam preenchidas as seguintes solemnidades, e sem que estipulem as seguintes clausulas:

1.<sup>a</sup> Concurso por tempo, pelo menos, de tres mezes, em presença dos planos, descripção das obras, e respectivos orçamentos, elaborados por ordem e conta do Governo, ou por elle examinados previamente, se a Empresa os apresentar seus.

Entre as condições do concurso estabelecer-se-ha o tempo da duração do contracto.

2.<sup>a</sup> Adjudicação em hasta pública a quem apresentar melhores condições, e fiança idonea de realizar os trabalhos, e de prover á sua conservação.

A fiança idonea poderá ser supprida por um deposito de dinheiro, ou de fundos públicos, effectuado na Junta do Credito Público.

3.<sup>a</sup> Inspecção, por parte do Governo, para fiscalisar a perfeição e solidez dos trabalhos, e o preenchimento de todas as condições relativas á sua execução.

4.<sup>a</sup> O Governo, quando assim o exigir o bem público, poderá, depois de ouvida a Secção Administrativa do Conselho de Estado, e precedendo a competente indemnisação, rescindir o contracto, e tomar para o Estado o objecto contractado.

Art. 15.<sup>o</sup> Os proprietarios de terrenos confinantes com as estradas ficam sujeitos a supportar em taes terrenos:

1.<sup>o</sup> as expropriações, que forem necessarias para melhoramento e abertura das estradas;

2.<sup>o</sup> as escavações e explorações, que convier fazer para extracção de materiaes de construcção;

3.<sup>o</sup> a occupação de parte do terreno, em quanto durarem os trabalhos que a exigirem;

4.<sup>o</sup> as servidões de aguas na direcção e extensão conveniente.

§ unico. Os proprietarios serão previamente indemnizados de toda e qualquer expropriação, prejuizo, ou depreciação, que lhes resulte das obrigações impostas neste artigo; e seguir-se-hão no processo de taes indemnisações as regras estabelecidas na respectiva Legislação.

Art. 16.<sup>o</sup> Os Governadores Civis, precedendo propostas das Camaras Municipaes, e ouvidas as Juntas Geraes dos Districtos respectivos, submetterão á approvação do Governo a planta dos caminhos municipaes e vicinaes dos mesmos Districtos, e a largura que uns e outros caminhos deverão ter, a qual nunca excederá a que fica estabelecida para as estradas de segunda classe.

Art. 17.<sup>o</sup> A construcção e melhoramento dos caminhos municipaes e vicinaes, ficará por ora subordinada á acção da Lei ordinaria, e ás providencias regulamentares de administração pública, que o Governo tiver por convenientes para facilitar a execução de similhantes obras.

Art. 18.<sup>o</sup> O Governo dará annualmente ás Côrtes uma conta circunstanciada das obras de estradas feitas pela Inspecção Geral das Obras Públicas, ou pelas Empresas, e das sommas despendidas com este objecto; e bem assim das barreiras estabelecidas, e do rendimento que houverem produzido, e o extracto desta conta será impresso no Diario do Governo.

Art. 19.<sup>o</sup> Fica revogada a Legislação em contrario.

Mandamos por tanto a todas as Authoridades a quem o conhecimento e execução da referida Lei pertencer, que a cumpram e façam cumprir e guardar tão inteiramente como nella se contém. Os Ministros e Secretarios de Estado dos Negocios do Reino e da Fazenda, a façam imprimir, publicar e correr. Dada no Paço de Cintra, em vinte e dois de Julho de mil oitocentos e cincoenta. — RAINHA (com Rubrica e Guarda). — Conde de Thomar. — Antonio José d'Avila.

Carta de Lei, pela qual Vossa Magestade, Tendo Sanccionado o Decreto das Côrtes Geraes de vinte de Julho de mil oitocentos e cincoenta, que estabelece um Impos-to especial, e diversas providencias para a feitura e melhoramento das estradas do Reino, Manda cumprir e guardar o mesmo Decreto como nella se contém; tudo pela fórma acima declarada. — Para Vossa Magestade vêr. — Thomaz Vicente dos Santos a fez.

*Estradas de 1.ª classe.*

Paço de Cintra, em 22 de Julho de 1850. — *Conde de Thomar*. — *Antonio José d'Avila*.

MAPPA N.º 2.  
Estradas de 2.ª classe.

PORTO.				
Villa do Conde. Esporinha. <b>VIANNA.</b> Caminha.	Guimarães.		Ovar.	Ponte de Lima. Amarante.
	<b>BRAGA.</b>	Amarante.		
	Bucellas.	Ruiões. Alturas. Chaves.	Campol. <b>VILLA REAL.</b>	Mesão-frio. Pêso da Regoa. Lamego. Moimenta. Trancoso. <b>GUARDA.</b> Celorico. Fornos d'Algodres. Mingualde. <b>VIEIRA.</b> Vouzella. Riba-Di. Ponte do Parqueiro. Albergaria a Velha. <b>AVEIRO.</b>
	Mirandella. Villa Flor. Monteiro.	Vinhos. <b>BRAGANÇA.</b> Miranda.		
COIMBRA.		EVORA.		
Monte-Môr. Figueira.	Ponte da Murtella. Galição. Estrada. Fundão.	Venda do Cogo. Ancião. Rabugal. Tomar. Ouren. <b>LEIRIA.</b> Figueira.	Arroyolos. Mora. Coruche. Alcázarim. <b>SANTARÉM.</b> Villa Velha do Rodão. <b>CASTELO BRANCO.</b> Mamã e Novas. Silvesterra do Extremo.	Extremoz. Maufoleto. <b>PORTALEGRE.</b> Nisa. Villa Velha do Rodão. <b>CASTELO BRANCO.</b> Mamã e Novas. Silvesterra do Extremo.
				Mourão. <b>BEJA.</b> Serra. Meriula. Castro Verde.
Valença. Monção. Melgaço.	Elvas. Campo Maior.	Alhandra. Arruda. Sobral de Monte Agraço. Torres Vedras. Peniche.	Comporta. Melides. Sines. Villa Nova de Mil Fontes. Odeteixas. Lagos.	Lagos. Villa Nova de Portimão. Albufeira. <b>FARO.</b> Tavira. Villa Real de Santo Antonio. Castro Marim.

Paço de Cintro, em 22 de Julho de 1850. — Conde de Thomar, — Antonio José d'Ávila.

1850.

145

## TABELLA N.º 1.

*Máximo direito de Barreiras exigível nas Estradas.*

Designação dos passageiros, animais, ou veículos de transporte.		Portagem.
Passageiro a cavallo em .....	{ Cavalgadura maior .....	10 réis.
	{ Cavalgadura menor .....	5 »
Carga em .....	{ Cavalgadura maior .....	10 »
	{ Cavalgadura menor .....	5 »
Carros de .....	{ Um boi ou besta .....	20 »
	{ Dois bois ou bestas .....	25 »
	{ Quatro bois ou bestas .....	30 »
	{ Seis ou mais bois ou bestas .....	40 »
Sege ou Carrinho de duas rodas .....	{ Com uma besta .....	35 »
	{ Com duas bestas .....	60 »
	{ Com mudas .....	70 »
	{ Com duas bestas .....	80 »
Carruagens de quatro rodas .....	{ Com duas bestas com mudas .....	145 »
	{ Com quatro bestas .....	145 »
	{ Com quatro bestas com mudas .....	165 »
Diligencias .....		85 »
Liteiras .....		40 »
Manadas de gado vacum, cavallar, ou muar, por cabeça .....		2 »

Paço do Cintra, em 22 de Julho de 1850. — Conde de Thomar. — Antonio José d'Ávila.

## TABELLA N.º 2.

*Máximo direito das portagens exigíveis nas Pontes.*

Designação dos passageiros, animais, ou veículos de transporte.		Portagem.
Passageiro a pé .....		5 réis.
Passageiro a cavallo em .....	{ Cavalgadura maior .....	20 »
	{ Cavalgadura menor .....	10 »
Carga em .....	{ Cavalgadura maior .....	20 »
	{ Cavalgadura menor .....	10 »
Carros de .....	{ Um boi ou besta .....	40 »
	{ Dois bois ou bestas .....	50 »
	{ Quatro bois ou bestas .....	60 »
	{ Seis ou mais bois ou bestas .....	80 »
Sege ou carrinho de duas rodas .....	{ Com uma besta .....	110 »
	{ Com duas bestas .....	120 »
	{ Com mudas .....	140 »
	{ Com duas bestas .....	160 »
Carruagem de quatro rodas .....	{ Com duas bestas com mudas .....	290 »
	{ Com quatro bestas .....	290 »
	{ Com quatro bestas com mudas .....	330 »
Diligencias .....		170 »
Liteiras .....		80 »
Manadas de gado vacum, cavallar, ou muar, por cabeça .....		4 »

Paço do Cintra, em 22 de Julho de 1850. — Conde de Thomar. — Antonio José d'Ávila.

No Diário do Governo de 30 de Julho de 1850 N.º 177.